



De danske i kolonien Julianehåb fotograferet d. 1. okt. 1906 af lægen Th. Krabbe. I bageste række yderst til venstre står Chr. Nielsen fra Læsø, der førte byens galease EMMA. Hans dagbogsoptagelser supplerer styrmand Gaarns beretninger om grønlandsfarernes ankomst og afsejling. (Foto i H&S).

The Danes in the colony of Julianehåb photographed on October 1st 1906 by Doctor Th. Krabbe. Standing in the back row furthest to the left is Christian Nielsen from Læsø, who was master of the town's galeass EMMA. His diary entries supplement the description given by the first mate Gaarn of the arrival and departure of the Greenlander ships. (Photo in DMM).

Frede Bak: En styrmand i Grønlandsfarten

Omkring år 1900 sejlede mange Læsøboere i Grønlandsfarten. Af Kgl. Grønlandske Handels ca. 30 navigatører i denne periode hørte de ti hjemme på øen, hvor der var tradition for, at kvinderne i mændenes fravær stod for landbruget. Artiklens forfatter tæller i sin nærmeste slægt fem, der i kortere eller længere tid drog nordpå om bord på Handelens skibe.

Her beretter han om de barske ture, som de blev oplevet af hans morfar Jens Gaarn, der gennem 14 år sejlede som styrmand for KGH.

Jens Gaarn Pedersen blev født i Vesterø på Læsø den 12. november 1871. Hans far var lodsoldermand Svend Svendsen Pedersen, født på Læsø den 22. november 1844 og død den 11. februar 1926. Jens Gaarn tog styrmandseksamen i 1893 fra navigations-skolen i Nordby på Fanø. Han sejlede som styrmand i KGH's tjeneste fra 1895 til 1908 og gjorde ialt 16 rejser København-Grønland og retur. År 1900 giftede Jens Gaarn sig med Læsøpigens Ane Elise. De købte en lille ejendom i Vesterø og fik fem børn, hvoraf det ene døde som lille. Ane boede sammen med de fire børn i et lille vinkelhus og passede bedriften med hjælp af en pige. Under samme tag som den lille familie opholdt sig også en aftægtsmand. Han fulgte med ejendommen, da Jens og Ane købte den. Jens Gaarn døde allerede i 1908 efter en ar-

bejdsulykke på KGH's Plads på Christianshavn, idet han forløftede sig på en tønde med tran. Han blev begravet på Vesterø Kirkegård ved siden af sine forældre.

Jens Gaarns rejser blev foretaget med seks forskellige skibe, alle af træ og rene sejlskibe uden nogen form for tekniske hjælpemidler til fremdrift eller navigation. Det ældste var HVALFISKEN bygget i Kalmar 1801, de øvrige fem var bygget i Danmark fra 1844 (brig PERU) til 1867 (barkskibene CERES og THORVALDSEN). Skibene varetog forsyningen af de grønlandske kolonier med stykgods og dagligvarer til Handelens butikker. Returvarer var grønlandske produkter, først og fremmest tran. Flyttegods for de udstationerede danske var med både op og ned. De store sejlskibe måtte ankre op et stykke fra land og ladningen overføres til de små sejlfartøjer, jagter og galeaser, der hørte hjemme ved kolonierne.

Besætningen var på de enkelte skibe sammensat således: en skibsfører, to styr mænd, en bådsmænd, en tømmermand, en kok, to ungmænd, en dreng og seks matroser på en bark og fire på en brig. Af passagerer kunne der medtages fra fire til seks.

Beretningen om Jens Gaarn og hans skibe suppleres med hændelser hentet bl.a. fra en dagbog som en anden Læsøbo, Christian Nielsen førte, mens han var galeasefører

i Julianehåb. Christian Nielsen var født 1849 på Mors. Han giftede sig med en pige fra Østerby på Læsø og her fik de deres hjem. I årene 1888 til 1908 opholdt Christian Nielsen sig for det meste på Grønland, hvor han boede i Julianehåb og var ansat som galeasefører under den Kongelige Grønlandske Handel. Hans skib hed EMMA, og med det fragtede han varer, folk og fæ mellem Julianehåb og distriktets udsteder.

Christian Nielsen førte en privat dagbog, der i meget korte vendinger fortæller om det daglige vejrlig, arbejdet og enkelte private tildragelser.

Han forlod Grønland for stedse i 1908 og flyttede tilbage til Læsø. Her døde han i 1914.

Rejserne med CONSTANCE

Briggen CONSTANCE skulle blive det første skib, Jens Gaarn Pedersen, nyansat styrmand i Den kongelige grønlandske Handel, rejste ud med fra København. Af de 16 rejser, han i alt kom til at gennemføre, foregik de seks med CONSTANCE, nemlig rejse nummer 1, 3, 4, 6, 7 og 9.

Den første afrejse fandt sted den 28. maj 1895 kl. 6 morgen, og første bestemmelsessted var Godthaab, hvortil skibet ankom den 5. juli. Efter at have lossat og lastet, fortsatte rejsen den 27. august med Frederikshaab som næste anløbshavn. Her skulle der også losses og lastes, før CONSTANCE den 6. september kl. 3 om morgenen atter forlod kolonien med kurs mod København. Hertil ankom skibet i god behold og lagde til ved KHGs plads den 6. oktober kl. 11 om formiddagen.

4 måneder og 10 dage havde turen Kø-

benhavn - Grønland og retur været. Alt var forløbet uden uheld. Kun til allersidst havde vejret drillet en smule. Nord for Læsø havde skibet haft så meget modvind, at det blev nødvendigt at lægge ind i Frederikshavn fra den 2. oktober om aftenen til den 5. om morgenen.

Undervejs fra Frederikshaab til København havde CONSTANCE mødt KGHs brig TJALFE for nordgående. Det skete den 29. september om formiddagen. De to skibe hilste hinanden, og CONSTANCE signalerede om det uheld, der havde ramt barkskibet CERES i Julianehaab - et uheld, der vil blive omtalt senere under Rejserne med CERES.

I 1897 var Jens Gaarn atter på rejse med CONSTANCE. Skibet sejlede fra København den 23. maj bestemt for Umanak, Upernavik og Prøven.

Den 11. juli nåede CONSTANCE velbeholdent til første havn, og knap to uger senere fortsatte rejsen til Upernavik. Her lå de i en uge, og den 8. august gik det videre til Prøven, som blev nået samme dag. Ti dage senere forlod CONSTANCE Prøven og satte kursen mod København.

Samme dag de forlod Prøven blev 1. styrmand Thomsen så syg, at han ikke kunne passe sine vagter, og skibsfører, P. K. Høyer og Jens Gaarn måtte på hele rejsen fra Grønland til København skiftes til at være vagthavende.

Da CONSTANCE den 23. september nåede i nærheden af Norge, synes styrmand Thomsens tilstand at være inde i en krise. I skibsdagbogen blev nemlig anført: "Styrmand Thomsens sygdom forværres dag for dag." Det er i øvrigt den eneste gang under hele rejsen, der gøres notat om den syge

Thomsen. Heldigvis for ham var hjælpen nær. Søndag den 26. september sørgede en lods fra Hirtsholmene, S. Nielsen, for, at "Constance" kom sikkert ind til Frederikshavn, hvor den syge blev indlagt på hospitalet.

Næste morgen forlod CONSTANCE atter Frederikshavn, og den 28. september fortøjede skibet på KGHs plads efter en rejse på 4 måneder og 7 dage.

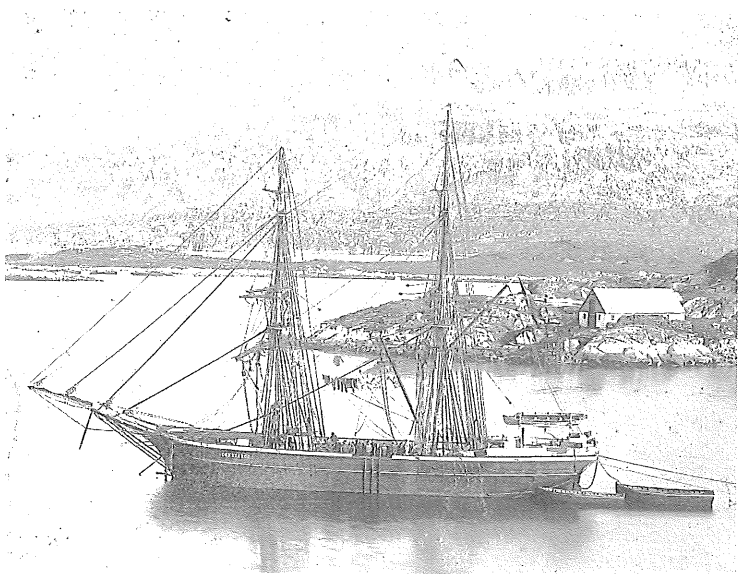
Det er ikke svært at forestille sig, at såvel skipper som Jens Gaarn har været godt trætte efter denne rejse. Da CONSTANCE var udlosset og lagt op for vinteren, kunne Jens Gaarn rejse hjem til Læsø. Her tilbragte han vinteren, og i maj 1898 skulle han så igen af sted og igen med CONSTANCE, men denne gang som 1. styrmand.

Rejsen tog sin begyndelse den 21. maj, og denne gang var bestemmelsesstederne Sukkertoppen, Godthaab og Frederikshaab.

Rejsen op over Atlanten foregik i godt og smukt vejr med vinde fra syd og vest som de fremherskende.

Ud for Sukkertoppen var der store isforekomster, men de nåede godt ind til kolonien den 1. juli. Her måtte de så blive helt til den 18. august, før rejsen gik videre til Godthaab og Frederikshaab. Disse to steder varede opholdet kun henholdsvis 7 og 12 dage.

Hjemrejsen kunne have været gjort på samme tid som rejsen op, hvis ikke vind og vejr havde villet det anderledes lige på det sidste. Da CONSTANCE nåede Skagen den 15. oktober, blev skibet ganske enkelt drevet ud af Skagerak, og det måtte søge ind til Farsund på Norskekysten og ligge der fra den 21. til 26. Oktober. Så først den 28. oktober blev fortøjningerne sat fast på Styrelsens plads i København. CONSTANCE var tilbage efter en rejse på 5 måneder og 8 dage.



Brig CONSTANCE fotograferet i havnen ved Godthåb. CONSTANCE blev søsat i Vejle 1855 og rigget op i Flensborg for C.F. Tietgen & Co., hvorefter briggen i december 1856 blev købt af KGH. Skibet sejlede flere ekspeditionshold til og fra Grønland under dets 48 rejser. CONSTANCE sejlede sin sidste tur til Grønland i 1903. Gennem mange år lå skibet som stationær kokkeskole i Frederiksholms Kanal. (Foto tilhører forf.). *The brig CONSTANCE photographed in the harbour at Godthåb. The CONSTANCE was launched in Vejle in 1855 and rigged up in Flensborg for C.F. Tietgen and Co., whence it was sold in December 1856 to the Royal Greenland Trade Company (KGH). In the course of its 48 voyages the ship sailed on many expeditions to and from Greenland. The CONSTANCE sailed on its last voyage to Greenland in 1903. For many years the ship served as a stationary chefs school in Frederiksholms Kanal. (Photo belonging to the author).*

Lørdag den 26. maj 1900 sejlede Jens Gaarn fra København med CONSTANCE. Det var hans fjerde rejse med dette skib og hans sjette rejse som styrmand i KGH. Første bestemmelsessted var Frederikshaab, som ved den planlagte ankomst lå spærret inde af is, så CONSTANCE sad fast i isen i to dage og drev nordpå.

Efterhånden spredte isen sig, og den 6. juli var de i havn og kunne begynde at losse. Opholdet i kolonien blev kun kort. En uge senere fortsatte sejladsen mod næste og sidste destination Julianehaab.

Sejladsen mellem de to kolonier var meget generet af is. To gange måtte de søge ind til land og vente på bedring i isgangen. Første sted blev de opholdt i fem dage og andet sted i tre dage, men den 28. juli lå CONSTANCE trygt i Julianehaab.

Selvom isforholdene havde sinket CONSTANCES anløb af Julianehaab, så var skibets post fra København til kolonien ikke af den grund blevet forsinket. Af Christian Niensens dagbog fremgår nemlig, at den 20. juli fik Julianehaab post fra CONSTANCE, "som lå ved Kaguviut", - det sted hvor CONSTANCE lå indespærret i fem dage.

Den 9. august noterede Christian Nielsen i sin dagbog, at CONSTANCE gjorde klar til at sejle. Han havde fået Jens Gaarn til at ordne den videre forsendelse af en drittel fisk til sin kone på Læsø og en lille bønne med laks til en god ven. Videre fortæller Christian Nielsen, at han næste dag var lods på CONSTANCE, det lettede anker kl. 5½ om morgenen og bugseredes ud til søs. Kl. 11 gik Christian Nielsen fra borde igen, og CONSTANCE sejlede videre for en let vind fra NNV. Selv kom Christian Nielsen til-

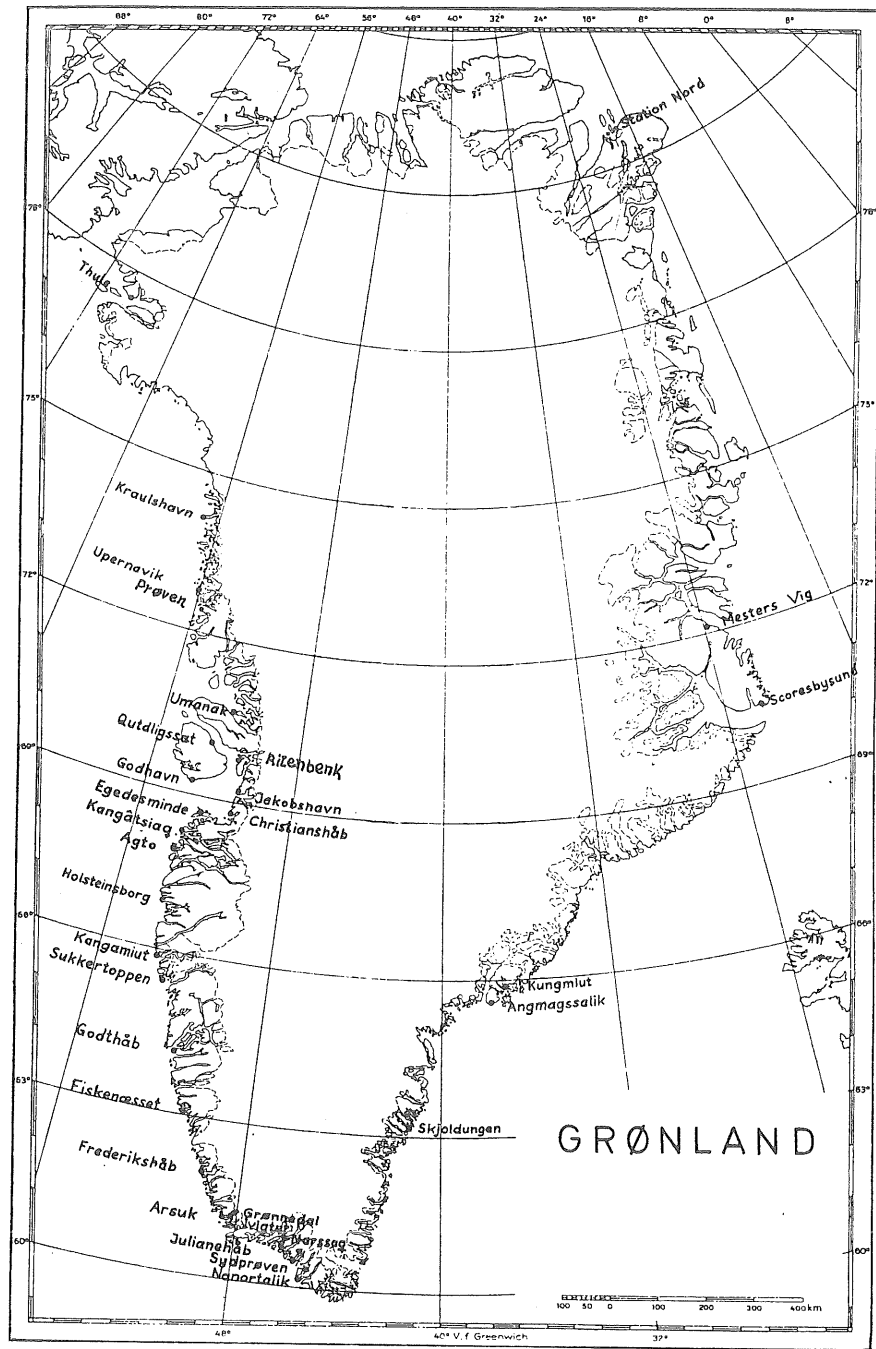
bage til Julianehaab kl. 1¼ om eftermiddagen.

Christian Niensens sild til konen og den øvrige del af CONSTANCES last ankom til København den 4. september. Rejsen havde varet 3 måneder og 10 dage.

I 1901 sejlede CONSTANCE ud på årets rejse med samme navigatører og samme destinationer som året før. Rejsen begyndte dog lidt senere, i øvrigt det seneste tidspunkt Jens Gaarn var sejlet fra København, når det alene drejede sig om en årlig rejse til Grønland.

Søndag den 2. juni forlod CONSTANCE København og nåede Frederikshaab den 18. juli. Rejsen havde altså taget lidt længere tid end i 1900. Opholdet i kolonien var som året før kun kort. Til gengæld blev rejsen til næste bestemmelsessted, Julianehaab, langvarig og besværlig. Den 29. juli afgang fra Frederikshaab og først den 10. september var man i Julianehaab. Den langvarige rejse var konstant generet af is. De første dage sejlede CONSTANCE langs isen sydover. Den 4. august mødte de en 4-mastet amerikansk skonnert, som fem dage senere forliste i isen. Allerede den 14. var CONSTANCE ud for Julianehaab seks mil fra Holælenderøen, men så måtte de på grund af is holde ud igen. I næsten tre uger lå de i nødhavn, før en storm spredte isen så meget, at der atter kunne sejles. Dog kom de ikke ret langt, før de igen måtte lægge ind til land, denne gang i en uge, før de endelig nåede ind til Julianehaab den 10. september. Som Christian Nielsen noterede det: "Constance" kom hertil kl. 5 - alt vel."

Også denne gang var den post, som CONSTANCE medbragte, blevet bragt i land fra



Kort over Grønland. Kun bysamfundene langs vestkysten blev besejlet i Jens Gaarns tid. *Map of Greenland. In Jens Gaarn's day ships only called at the small communities along the west coast.*

sidste nødhavn, og breve og pakker nåede altså Julianehaab inden CONSTANCE, ifølge Christian Niensens notater.

I de ni år, Jens Gaarn indtil nu i 1903 havde været ansat i KGH, var alle hidtidige rejser begyndt fra København sidst i maj med en enkelt undtagelse i 1901, hvor CONSTANCE først kom af sted den 2. juni.

I 1903 forlod CONSTANCE København allerede den 15. marts med Frederikshaab som bestemmelsessted. I lasten havde skibet dog også gods til Godthaab, men det gods blev overløst til jagten MATHILDE tre dage før ankomsten til Frederikshaab den 24. maj. Losning og lastning blev tilendebragt i løbet af 14 dage, og så var man endda blevet forsinket en halv dag på grund af sne og regn, og afsejlingen fra kolonien blev forsinket trekvart dag, fordi en storm fejede hen over stedet. Disse oplysninger om forsinkelser fremgår af skibsførerens notater efter rejsens afslutning. Det kan forekomme en smule pedantisk, når det betænkes under hvilke vanskelige og uforudsigelige forhold, Grønlandssejladserne foregik. Forklaringen skal nok søges i, at det var Læsøboen Joh. Stoklund, der førte "Constance" på denne rejse. De skibsdagbøger og notesbøger, han lagde navn til i den gennemgængede periode, adskiller sig i nogen grad fra de øvrige skibsførerens tilsvarende bøger. Stoklund gik dybere ned i detaljerne. Dette vil fremgå tydeligt under omtalen af sejladserne med CERES.

CONSTANCE sejlede fra Frederikshaab den 6. juni og nåede København den 13. juli efter en rejse på 4 måneder.

Det var Jens Gaarns sidste rejse med CONSTANCE, og det blev skibets sidste rejse i

Grønlandsfarten. Skibet blev oplagt og afhændet af KGH til andet formål.

Jens Gaarn kunne rejse hjem sidst i juli, han skulle ikke sejle mere det år. Det blev den eneste sommer, han som styrmand oplevede i hjemmet på sin fødeø.

Rejserne med HVALFISKEN

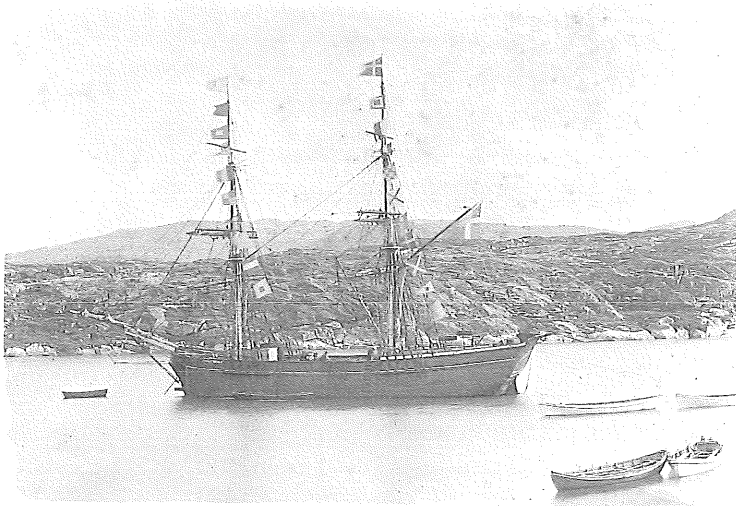
Jens Gaarn gjorde to rejser med HVALFISKEN, hans rejse nummer to i 1896 og rejse nummer fem i 1899.

Den 23. maj 1896 sejlede briggen HVALFISKEN fra København med Christianshaab på Grønlands vestkyst som første bestemmelsessted. Jens Gaarn indtog pladsen som 2. styrmand, på denne hans første rejse med skibet.

Mandskabet var gået om bord kl. 6 denne lørdag morgen. To timer senere kom lægen og undersøgte alle. Det var den sædvanlige procedure ved alle afgang til Grønland. Den var foreskrevet af Styrelsen for at undgå indførsel af smitsomme sygdomme i Grønland.

Kl. 8½ kom lodsens, og HVALFISKEN blev bugseret ud på Inderreden, hvor den lod bagbord anker gå og udstak 10 favne kæde. Kl. 3 om eftermiddagen blev posten bragt om bord, og den sædvanlige afgangsprocedure indebar også, at det var på denne liggeplads, at krudtlasten kom. Krudtet var oplagret på Trekrøner og blev bragt til Grønlandsskibene med egen båd fra det gamle fort.

Det nu sejlklaare skib lå natten over til kl. 7 søndag morgen, da en ny lods kom om bord, og briggen af en bugserdamper blev bugseret ud af havnen til Yderreden, hvor deviationen på skibets kompasser blev un-



Brig HVALFISKEN i Jacobshavn 1899. HVALFISKEN fra 1801 var langt det ældste af de sejlskibe Jens Gaarn gjorde tjeneste i som styrmand. Den var langsom, men manøvrerede fint. I 98 år sejlede HVALFISKEN på Grønland, det blev til 88 rejser - alle uden nævneværdige uheld. (Foto tilhører forf.). *The brig HVALFISKEN in Jacobshavn in 1899. The HVALFISKEN from 1801 was by far the oldest of the sail ships on which Jens Gaarn served as first mate. It was slow but it manoeuvred well. It sailed to Greenland and back for 98 years, making a total of 88 voyages - all of them free for major accidents. (Photo belonging to the author).*

dersøgt. Kl. 9½ var alle sejl sat, bugserdamperen sejlede væk, og HVALFISKEN styrede efter lodsens anvisninger mod nord. Ud for Snekkersten gik lodsens fra borde, og skibsfører Høyer og hans besætning var for alvor på vej.

Sejladsen mod Grønland forløb, uden der indtraf særlige begivenheder. Fredag den 12. juni kl. 7 om morgenen passerede HVALFISKEN barkskipet CERES, der var på rejse mod Danmark. De to skibe signalerede til hinanden. HVALFISKEN satte signalet VKC HPV (Alt vel. Har De truffet på megen is?).

Den 14. juli 1896 ankom HVALFISKEN til Christianshaab. Skibet blev bugseret ind til havnen af tre fartøjer besat med 24 lejede grønlandere.

De følgende dage lossedes godset til kolonien. Det drejede sig om fadegods og trælast. Der blev også lastet, og under arbejdet med at indlade trantønder skete der den 21.

en grim ulykke. En trantønde styrtede ned i lasten og ramte bådsmænd Curth i hovedet, så han blev slået bevidstløs. Der blev holdt vagt ved den tilskadedkomne hele natten, og da han næste dag endnu ikke var kommet til bevidsthed, blev der sendt bud efter lægen.

Samme dag var HVALFISKEN for så vidt klar til at sejle videre. Der var yderligere indladet skind, fjer og flere tranfade, der var fyldt vand, og lugerne var skalkede. Men der var fortsat problemer med den bevidstløse bådsmænd. Først dagen efter kom han atter til bevidsthed, men han kunne ikke på det tidspunkt sejle videre, så han blev bragt i land. HVALFISKEN blev liggende i Christianshaab til den 27. Da var bådsmænden blevet så meget bedre, at han atter kunne tages om bord.

Rejsen fortsatte til Holsteinsborg med ankomst den 2. august. Samme dag havde HVALFISKEN passeret KGHs skruebarkskib CASTOR for nordgående. Om CASTOR har observeret HVALFISKEN lader sig ikke konstatere, for CASTORs skibsdagbog findes ik-

ke. Skruebarken kom godt nok til sine nordlige bestemmelsessteder og sejlede derefter sydover. Ifølge Christian Niensens dagbog kom skibet til Julianehaab den 28. september kl. 5. I dagene fra den 29. til den 6. oktober lossede og lastede det så i Julianehaab, og den 7. oktober 1896 noterede Christian Nielsen: "Vinden Øst flovt. "Castor" gik herfra kl. 6. Kom godt ud af havnen."

I Handelens "Beretning om Tilstanden i Grønland fra September 1896 til September 1897" læses følgende: "- derimod har man desværre intet hørt fra skruebarkskibet "Castor", som forlod kolonien Julianehaab den 7. oktober 1896 for at hjemgå hertil, og det må derfor antages for at være totalt forlist." Mon ikke Christian Nielsen var den sidste i Grønland, der så det ulykkelige skib og dets besætning?

CASTOR havde en besætning på 20 mand. Heraf var kahytsdrengen Christian Christensen og 2. styrmand Julius Rotthuis Thomsen fra Vesterø på Læsø. Styrmanden efterlod sig en kone på 31 år og to små drenge på 4 og 1 år. En tredje Læsøbo, den 28-årige matros Søren Peter Jørgensen hørte også til besætningen, men han var kommet til skade under sejladserne til Julianehaab og blev derfor indlagt på koloniens sygehus. Da CASTOR sejlede, lå han der stadig. Han døde af sine kvæstelser den 17. oktober 1896 - var det samme dag, hans kammerater forsvandt i ishavet?

I Holsteinsborg skulle HVALFISKEN bl.a. losse stenkul, og der skulle indlades tran. Skibet indtog også tre bådladninger sten som ballast.

Og så kom isen. HVALFISKEN blev lukket inde i Holsteinsborg helt frem til den 15.

september. Den dag var Jens Gaarn i land, og fra et højt punkt kunne han se ud over havet. Isen var væk, der lå kun spredt is mellem øerne ud for kolonien. Nu var det altså muligt at slippe ud og fortsætte rejsen sydover mod Sukkertoppen, som var rejsens sidste bestemmelsessted.

HVALFISKEN var fremme i koloniens havn den 21. september, og en halv time efter ankomst blev havnen spærret af is.

En uge senere var skibet klar til rejsen mod København, men da lå storisen tæt på land, og det var umuligt at komme af sted.

Issituationen ændrede sig ikke de næste mange dage, og den 15. oktober 1896 besluttede skibsføreren, at HVALFISKEN og dens besætning skulle overvintre i kolonien Sukkertoppen. Beslutningen blev begrundet med tre forhold: Det sene tidspunkt på året, issituationen og de til stadighed herskende sydlige vinde. Den 7. november flyttede besætningen i land. Vinteren igennem gik besætningens tid med "arbejde om bord", som det står anført i skibsdagbogen.

Der har dog også været tid til at dyrke fritidsinteresser. I Jens Gaarns hjem hang i mange år et lille oliemaleri på hvis bagside stod skrevet: "G. Baumann. Vinteren i Grønland '96-97". Det valgte motiv fortæller måske lidt om kunstnerens stemning i det kolde vintermørke langt fra de hjemlige strande. Billedet, der var domineret af brune farver, viste en kyststrækning med en ro-båd i strandkanten og en kæmpehøj i baggrunden. Inspirationen var tydeligt hentet i tankernes verden og ikke det omliggende landskab.

Først den 24. marts 1897 skete der en positiv ændring i vejr-situationen. Der blev

påfyldt vand og indladet 19 tønnder laks. Tre dage senere flyttede mandskabet om bord, og den 30. marts forlod HVALFISKEN Sukkertoppen med kurs mod København og ankomst den 22. april 1897 - 11 måneder efter udrejsen.

Jens Gaarn var hjemme i en måned, inden han atter drog nordpå - denne gang som tidligere omtalt med CONSTANCE.

To år senere i 1899 sejlede Jens Gaarn atter ud med HVALFISKEN. Denne gang som 1. styrmand.

Rejsen tog sin begyndelse den 20. maj 1899 - det var det hidtil tidligste tidspunkt, Jens Gaarn havde tiltrådt en Grønlandsrejse.

Det begyndte med forskellige forsinkende episoder. Op gennem Øresund var der ingen vind, og i Kattegat blev en af matroserne så syg, at HVALFISKEN måtte søge ind til Frederikshavn for at landsætte ham og få en ny matros om bord. Det blev nu en letmatros, for der var ingen ledige matroser. Først den 2. juni sejlede de.

Bestemmelsesstederne på denne rejse var Ritenbenk, Jacobshavn og Christianshaab, alle kolonier langt mod nord på Grønlands vestkyst.

Opholdet de enkelte steder strakte sig over ganske få dage fra seks til ti, så med ankomst til Grønland den 26. august og afsejling igen den 23. september var der - isforholdene taget i betragtning - ingen grund til at antage, at Jens Gaarn skulle genopleve situationen fra hans seneste rejse med HVALFISKEN i 1896-97.

I øvrigt var HVALFISKENS kaptajn, Joh. Stoklund, blevet begrænset i sin frihed til at vælge afsejlingstidspunkt fra Grønland. In-

spektoratet for Nordgrønland, der havde til huse i Egedesminde, havde nemlig i en skrivelse af 29. august meddelt Stoklund, at han ikke måtte forlade Christianshaab, før han havde fået inspektoratets post til Styrelsen i København med om bord. Det var kolonibestyreren i Christianshaab, der fik til opgave at hente posten ekspres i Egedesminde.

Posten kom, og den 23. forlod HVALFISKEN altså Grønland.

Ved ankomsten til KGHs plads i København den 24. oktober skrev kaptajn Stoklund i notesbogen, at der hverken på ud- eller hjemrejsen var set noget til storisen, at skibet hele tiden holdt tæt, og at intet uheld indtraf.

Rejsen havde varet 5 måneder og 4 dage.

Det blev Jens Gaarns sidste rejse med HVALFISKEN, og det blev HVALFISKENS sidste rejse i Grønlandsfarten. Skibet blev oplagt og afhændet af KGH til andet formål.

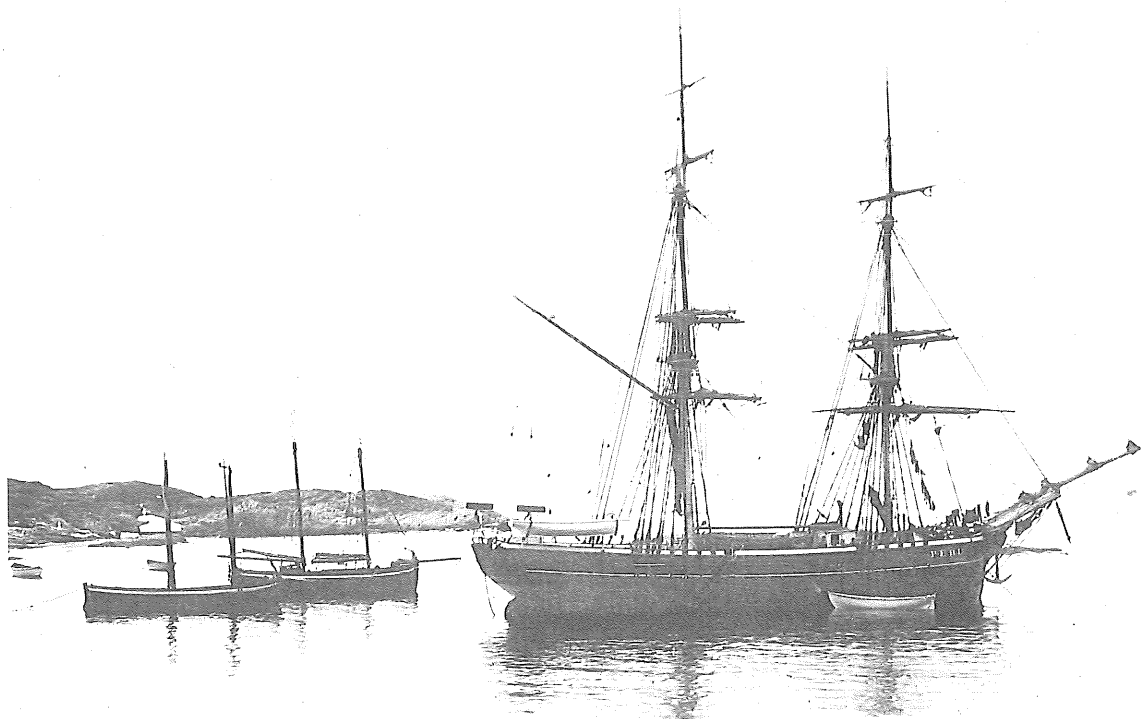
Rejsen med PERU

I 1902 havde Jens Gaarn en enkelt rejse med briggen PERU. Det var hans Grønlandsrejse nummer otte.

Afrejsen fra København skete den 26. april. Op gennem Sundet og Kattegat var det småt med vind i sejlene, og først den 4. maj passerede de Skagen.

Over Nordsøen kom de fremherskende vinde fra nord og vest, og vindretningerne ændrede sig ikke i den østlige del af Atlanterhavet, blot blev vejret hårdere, idet der blæste nogle kraftige storme. I den vestlige del af Atlanten var der mest vestlige vinde.

Vind og vejr gjorde sit til, at rejsen op tog nogen tid. Den første lettelse i sejladsen kom så sent som 18. juni. Da mødte de



GODTHAAB om formiddagen. GODTHAAB skulle også nordover, så PERU kom med på slæb næsten en hel breddegrad.

Ni dage senere lå PERU i Egedesminde, som var første bestemmelsessted. En lille uge senere fortsatte de mod Upernavik. På højde med Godhavn fik de igen kontakt med GODTHAAB. Denne gang kom skrueskibet med ordre fra Inspektoratet om, at PERU skulle vente på havet og tage posten med til Upernavik. Det gjorde de så i hele 13 timer, først da nåede båden med posten fra land frem.

Upernavik blev anløbet den 9. juli og ti

Brig PERU i havnen i Upernavik 1899. Briggen blev bygget i Pommern 1844 og året efter strandede den og sank ved Drogden. Skibet blev bjerget, sat i stand og d. 22. april 1846 solgt til KGH. Samme år foretog PERU sin første rejse til Grønland. I 1905 blev skibet oplagt i Holsteinsborg og i 25 år brugt som pakhus og kuldepot. (Foto i H&S). *The brig PERU in the harbour in Upernavik in 1899. The brig was built in Pomerania in 1844, and the year after it stranded and sank at Drogden. The ship was salvaged, repaired, and on April 22nd 1846 it was sold to the KGH. The same year the PERU made its first voyage to Greenland. In 1905 the ship was laid up in Holsteinsborg, and for 25 years it was used as a warehouse and coal depot. (Photo in DMM).*

dage senere gik det atter sydover, nu mod Umanak.

Da PERU nærmede sig Umanak-fjorden, kunne de se, at fjorden var farbar for skibet. Kuglen var nemlig hejst i den stang, som her i 1902 var blevet rejst på Hareøen.

Det var også her i 1902, Handelen havde iværksat nogle forsøg med petroleumstønder til sæl- og hajtran. Disse tønder skulle behandles med større varsomhed end træfadene, f.eks. måtte der kun bruges stroppe ved lossen og laden - ikke løshager, og tønderne måtte lægges i højst to lag og altid oven på tøndefadene.

Opholdet i Umanak strakte sig over en halv snes dage, og den 7. august sejlede PERU fra kolonien med København som næste destination.

Rejsen hjemover foregik i roligt vejr. Over Atlanten havde de for det meste vinden i

nord eller nordøst, og i Nordsøen kom vinden fortrinsvis fra nord eller sydvest.

Den 19. september passerede PERU Ska-gen og hejste sit kendingssignal. Tre dage senere var rejsen til ende, og briggen lå for-tøjet ved Handelens plads i København.

Rejsen med THORVALDSEN

Jens Gaarn sejlede kun en enkelt rejse med barkskibet THORVALDSEN. Det var hans rejse nummer ti, og den blev gjort i 1904.

Afgangen fra København fandt sted den 14. maj, og i første omgang kom de ikke længere end ud for Snekkersten, hvor de måtte kaste anker og blive liggende i tre døgn på grund af en vestlig kuling. Til gengæld var vejret godt hele vejen over Atlanten med vind fra sydvest og sydøst.

Sejlplanen hjemmefra lød på, at Jacobs-havn og Upernavik skulle besejles for lossen og laden, medens Godhavn skulle anløbes både på op- og hjemrejsen.

Efterhånden som dagene gik, kom det imidlertid til at gå noget anderledes.



Bark THORVALDSEN fotograferet omkring 1919 ud for Egedesminde. Barkskibet var en meget fin sejler og blev betragtet som KGH's kønneste skib. Det foretog to rejser årligt, der i mange år gik til Upernavik, Prøven og Umanak. I 1928 solgte KGH skibet til Finland, og under den finske vinterkrig blev det beslaglagt af russerne. (Foto H&S). *The bark THORVALDSEN photographed around 1919 off Egedesminde. The bark was a very fine sailer and was regarded as the KGH's most beautiful ship. It made two voyages a year, and for many years these were to Upernavik, Prøven and Umanak. In 1928 the KGH sold the ship to Finland, and during the Finnish Winter War it was seized by the Russians. (Photo in DMM).*

THORVALDSEN ankom til Jacobshavn den 27. juni, og der blev arbejdet her til den 9. juli, hvor de så sejlede videre nordpå med det planlagte anløb af Godhavn dagen efter.

I Godhavn lød ordren på, at de skulle anløbe Nugsuak, og der hente inspektøren og to medarbejdere, som så skulle videre nordpå.

Den 13. var THORVALDSEN ud for Nugsuak. Sluppen blev sat i vandet, og i den blev de tre personer og deres gods hentet og bragt om bord.

Den første medarbejder blev sat i land i Prøven, de to andre skulle følge med til Upernavik, hvortil de ankom den 16. juli. De første dage var det umuligt at arbejde på grund af kuling og høj sø. Men vejret ændrede sig, og en uge efter ankomsten forlod THORVALDSEN atter Upernavik i det høje nord og sejlede til Godhavn, som forudsat i sejlplanen.

Rejsen fra Upernavik til Godhavn tog fire døgn, og opholdet i Godhavn tog andre fire, således at den planlagte hjemrejse begyndte den 6. august.

Hjemrejseplanen holdt dog kun i tre dage, for ud for Holsteinsborg blev THORVALDSEN prajet af Handelens TJALFE, der havde ordre med fra Direktoratet, hvoraf det fremgik, at THORVALDSEN skulle anløbe Sukkertoppen for at laste tran.

Opholdet i Sukkertoppen varede fra den 11. til den 18. august. Så endelig kunne hjemrejsen begynde for alvor.

Blandt det inkladede gods har der udover tran sikkert også været saltet hellefisk. Det var en ny vare i Handelens sortiment. Der er vist ingen tvivl om, at inspirationen til denne nyskabelse kom fra besætning-

erne på Handelens skibe. I oktober 1896 havde Styrelsen nemlig udsendt en skrivelse til samtlige skibsførere, hvori det blev indskærpet, at trafikken med, at besætningerne gav sig af med hjemtransport af saltet hellefisk skulle stoppes. Årsagen til denne indskærpelse var begrundet i to forhold. For det første rensede besætningerne hellefiskene i skibenes lastrum, og lugten fra fiskeaffaldet trængte bl.a. gennem brødfadene, så brødet fik en ilde smag. For det andet blev skibenes lossen og laden forsinket, fordi der ikke kunne skaffes tilstrækkelig grønlandsk arbejdskraft - grønlænderne var ude at fiske hellefisk for besætningerne.

Hjemrejsen over Atlanten var generet af stormende kuling, men det havde trods alt givet tilstrækkelig med den rigtige vind i sejlene, så den 13. september passerede THORVALDSEN Skagen, og dagen efter kl. 5 om eftermiddagen lå skibet i København.

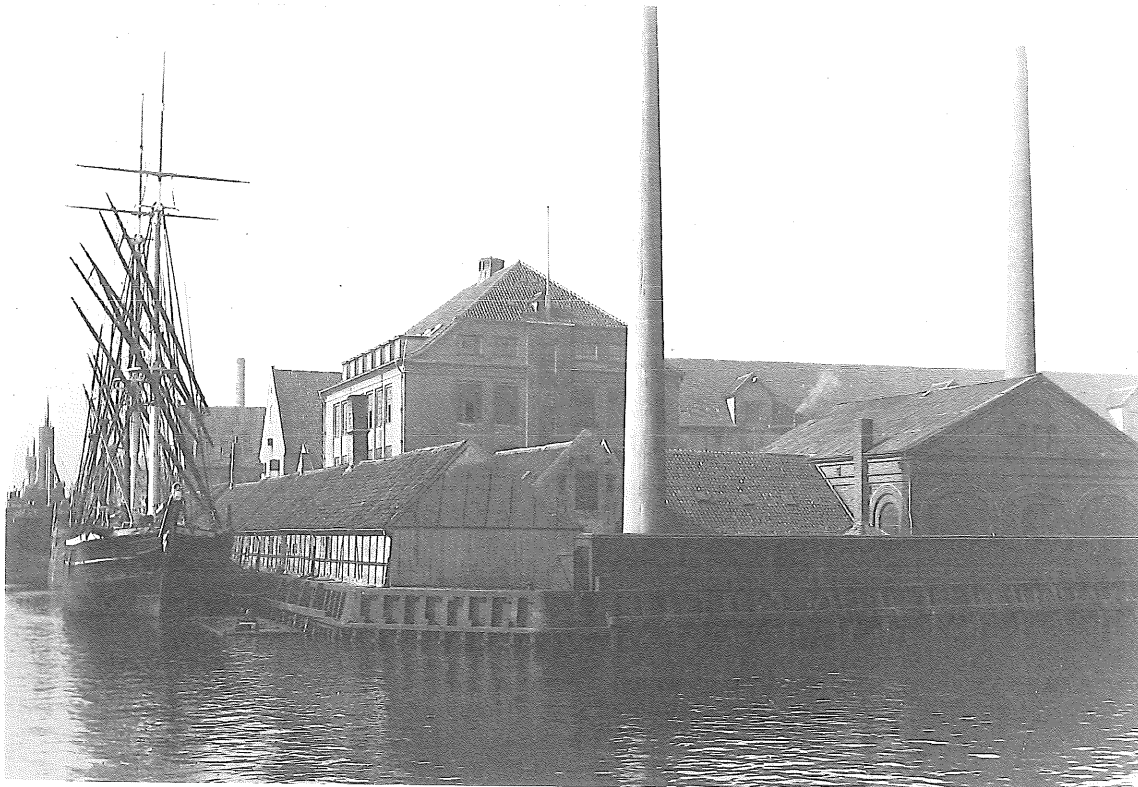
En rejse, ikke helt efter planen, men lykkeligt gennemført, var endt. Den havde været 4 måneder og 1 dag.

Rejserne med NORDLYSET

Jens Gaarn gjorde tre rejser med NORDLYSET. Den første, hans rejse nummer 11, foregik i 1905, og to år senere, altså i 1907, sejlede han to rejser, nummer 14 og 15.

Rejsen i 1905 begyndte 20. maj, og bestemmelsesstederne var Upernavik og Prøven. Af de to passagerer, der gik om bord i København, skulle den ene imidlertid sættes af i Godhavn, men det var også det eneste ærinde i den koloni.

Rejsen begyndte med fint sejlvejr, Allerede dagen efter afgang passerede de Skagen, og over Nordsøen og Atlanten var der ingen



Bark NORDLYSET ligger ved kaj i trangraven ved Grønlandske Handels plads. Skibet, der var bygget hos Løve & Søn i Helsingør, var særdeles velsejlende og nåede ikke færre end 111 rejser i løbet af de 74 år, det sejlede for KGH. (Foto i H&S). *The bark NORDLYSET lying by the quayside in the train oil pit at the KGH's berth. The ship, which was built at Løve and Son in Elsinore, was a particularly good sailer and made no fewer than 111 voyages during the 74 years it sailed for the KGH. (Photo in DMM).*

hårde storme. Også Davis-strædet viste sig fra sin venlige side uden store søer og kun enkelte isfjelde.

Først da de nåede op ud for Egedesminde - det var den 3. juli - blev forholdene vanskelige, idet de kom ind i en tæt tåge, som holdt et par dage. Tågen lattede selvfølgelig, og de fik passageren til Godhavn sat i land og fortsatte straks samme dag mod Upernavik med ankomst den 13. juli.

Efter ni dage ved denne koloni gik rejsen videre til Prøven, hvor de også opholdt sig i ni dage. Inden afrejsen den 31. juli var der gået en passager om bord, der skulle til København.

I Prøven, der jo var sidste station i Grønland, lossede NORDLYSET den del af bølge-

brændet, som de om bord havde skønnet ikke at få brug for i kabys og ovne på hjemrejsen. Det var nemlig stående ordre til alle skibe, at overflødig bølgebrænde skulle blive på sidste station. Derved kunne der indvindes skibsrum til udsendingen det følgende år.

Sejladsen fra Grønland til København foregik uden problemer, og den 5. september var NORDLYSET ved kaj på Handelens plads.

To år senere, i 1907, sejlede Jens Gaarn atter med NORDLYSET, og Handelen havde planlagt, at der det år skulle sejles to rejser. Det betød, at Jens Gaarn måtte tidligt hjemefra, afgang fra København fandt nemlig sted den 16. marts. Det var to dage tidligere end året før, hvor Jens Gaarn for første gang gjorde to rejser i en sæson - det var med CERES.

Den første rejse her i 1907 med NORDLYSET havde kun et bestemmelsessted, og det var Frederikshaab. Det blev ikke nogen behagelig rejse. Over Nordsøen og Atlanten kunne det endda gå, men i Davisstrædet stormede det skiftevis fra sydvest og nordøst samtidig med, at der var snetykning og hård frost. De sejlede næsten uafbrudt i is og var i kontakt med både storisen og vinterisen.

Men Frederikshaab blev nået. Det skete den 7. maj, og dagene i kolonien blev udnyttet godt, for allerede en uge senere, den 15., forlod NORDLYSET Grønland og satte kurs mod København.

Vejret under hjemrejsen var i begyndelsen ikke meget anderledes, end det havde været på udrejsen, og i Atlanten måtte de døje med høje døninger fra øst. På intet

tidspunkt var vejret og havet dog så voldsomt, at det blev nødvendigt at hælde tran på vandet for at dæmpe bølgerne. To år senere måtte besætningen på NORDLYSET tage tran fra lasten til bølgedæmpning, fordi den tran, der var reserveret til formålet, ikke slog til.

Her i 1907 skulle det ubehagelige vejr blive ved til det sidste, for også ned gennem Kattegat sejlede de igennem nogle hårde byer.

Endelig nåede de København, og da viste kalenderen 26. juni.

Tolv dage efter ankomsten var NORDLYSET atter sejlklar, og årets anden rejse kunne tage sin begyndelse.

Første bestemmelsessted var Ritenbenk langt mod nord på den grønlandske vestkyst. Dog medbragte skibet også fire passagerer, der skulle sættes af i Holsteinsborg.

Rejsen op forløb uden nævneværdige hændelser bortset fra, at de i Davis-strædet skulle igennem en stormende kuling.

Da de den 13. august var ud for Holsteinsborg, måtte de ligge i tæt tåge i tre døgn, og først da tågen lettede, kom en båd fra kolonien og hentede de fire passagerer. Derefter fortsatte NORDLYSET og nåede op ud for Ritenbenk den 17. august. På strækningen mellem Holsteinsborg og Ritenbenk havde de den 15. mødt skruebarken FOX, som bugserede dem et stykke nordover.

Netop som NORDLYSET skulle til at sejle ind til Ritenbenk, kom der stormende vindkast hen over havet og skibet. Skibsføreren lod begge ankre gå for at undgå at sejle mod øer og skær i indsejlingen. Vindkastene var imidlertid så kraftige, at den ene ankerkæde sprængtes, og styrbord anker og 22 fav-

ne kæde forsvandt. Tabet af det ene anker bevirkede, at skibet drev for det andet anker og tørnede en grund ganske let.

Heldigvis var de straks fri af grunden, og skibet havde ikke lidt skade. Efter nogen tids ihærdigt arbejde blev anker og kæde bjerget, og da dagen med den dramatiske hændelse var til ende, lå NORDLYSET trygt fortøjet ved kolonien.

Den 30. august forlod de Ritenbenk og anløb dagen efter Godhavn, hvor der blev givet ordre til at sejle til Egedesminde og indtage fuld last til København.

Lasten blev indtaget i dagene fra den 1. til den 7. september, og så forlod NORDLYSET Grønland og sejlede ud på årets anden hjemrejse.

Over Atlanten var der skiftevis stormende kuling og meget uroligt vejr, og i Nordsøen stormede det, så først den 27. oktober nåede NORDLYSET tilbage til København. Kun en gang tidligere var Jens Gaarn kommet så sent hjem. Det var med CONSTANCE i 1898. Dengang kom han til Handelens plads den 28. oktober.

Rejserne med CERES

Under omtalen af HVALFISKEN blev det nævnt, at det skib sejlede for KGH i 98 år uden nævneværdige uheld. Det samme kan ikke siges om barkskibet CERES. Det skib blev i nogen grad fulgt af uheld. To gange kæntrade det - den ene kæntring vil blive omtalt senere - og for Jens Gaarn, der flere år efter disse uheld blev overstyrmand på CERES, var skibet vel indirekte årsag til hans alt for tidlige død, og det var det skib, hvormed han gjorde sin sidste rejse.

Jens Gaarn sejlede i alt tre rejser med CE-

RES. To i 1906 og en i 1908. Og det var altså rejsen i 1908, der blev hans sidste.

Inden omtalen af Jens Gaarns tid på skibet, skal der citeres følgende fra "Beretning om tilstanden i Grønland fra september 1894 til september 1895":

"Barkskibet "Ceres", som, hjemkommen fra sin første Rejse til Grønland, i Juli Maa-ned afgik med Forsyning til Julianehaab, ankom ogsaa i god Behold dertil, men kæntrade under Opankringen paa et Skær i Havnen, hvorved Skibet væltede om paa Siden og fyldtes med Vand. Senere lykkedes det, efter at Besætningen over Ivigtut var vendt tilbage til Danmark, ved de ved Kolonien forhaandenværende Hjælpemidler at faa Skibet paa ret Køl og pumpet læns, hvorved det da viste sig, at dette ikke havde lidt nogen Skade af Betydning, men en stor Del af Lasten var til Dels ødelagt af Søvand."

Den, der siddende bag et skrivebord har læst denne beretning, kan ikke bebrejdes, hvis hans opfattelse af hændelsen blot afstedkom et mindre beklagende skuldertræk. Beretningen forekommer lidet dramatisk og positiv overbærende. Mere alvorstemning er der i de direkte impliceredes gengivelse af uheldsforløbet.

I CERESs dagbog beskrives hændelsen omtrent sådan: "Mandag den 19. august kl. 6 om eftermiddagen kom lodsens om bord, og vi styrede ind efter havnen efter lodsens anvisninger. Kl. 6½ ankrede skibet for styrbord anker, men på grund af, at ankeret ikke faldt på den rigtige plads, svajede skibet ned med agterenden på et skær, og da der var stærkt faldende vande, kom skibet straks til at stå hårdt på skæret, og endskønt der blev gjort alt muligt for at få skibet af grunden,

Bark CERES fotograferet i Umanakfjorden. CERES blev bygget i Troense 1867 og forhudet med yellow-metal beregnet til sejlad i troperne. Barken nåede at sejle både på Kina, Ost- og Vestindien, indtil den i 1878 blev solgt til KGH, og kobberforhudningen blev erstattet af en svær isforhudning af træ. (Foto i H&S). *The Bark CERES photographed in Umanak Fjord. It was built in Troense in 1867 and sheathed with yellow metal designed for sailing in the tropics. Before it was sold to the KGH it had sailed to China and to the East and West Indies. When it was sold to the KGH in 1878 its copper sheathing was replaced with a heavy ice sheathing made of wood. (Photo in DMM).*

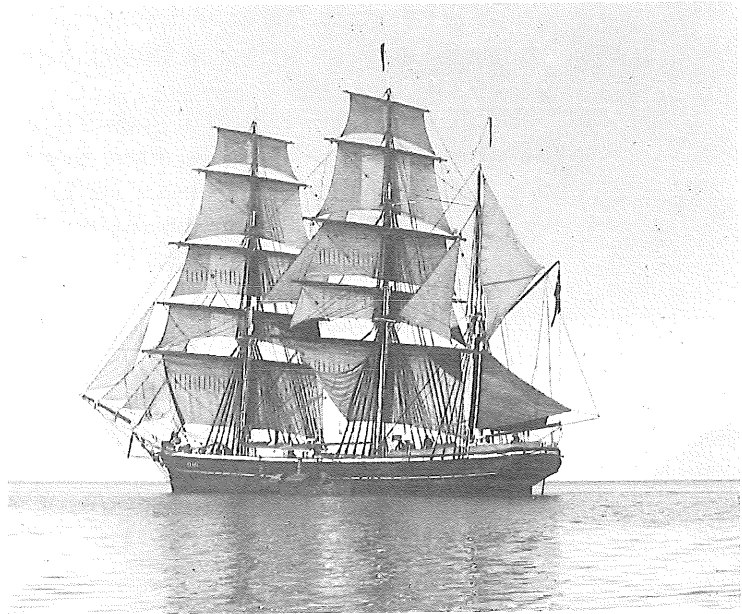
befandt det at være en umulighed. Efterhånden som vandet faldt, lagde skibet sig mere om på siden. Kl. 10½ aften måtte skibet forlades af besætningen. Kl. 2 nat begyndte vandet at trænge ind igennem lugerne.”

Føreren af galeasen EMMA var som tidligere nævnt Læsøboen Christian Nielsen. Han var fra første færd stærkt optaget af kæntringen, og hans private dagbog giver ikke alene en beskrivelse, der ligger tæt op af dagbogen ført på CERES, men gengiver også den egentlige bjærgning af skibet fra det tidspunkt, hvor besætningen rejste hjem, til CERES igen kunne forlade Julianehaab med last til København.

Navnlig tre af Christian Niensens dagbogsnotater er interessante.

Den 19. august 1895 skrev han: “NV frisk kuling. “Ceres” kom, men kom på grund ved næsset i havnen, fordi ankeret faldt for sent - og lodsens var fuld.”

Samme dag blev der som nævnt i skibsdagbogen noteret følgende: “- Kl. 2 midnat begyndte vandet at trænge ind igennem lugerne -”. Den 20. skrev Christian Nielsen



i sin private dagbog: “Luftventilen, som er i skandækket, stod åben, så der er den (dvs. CERES) løbet fuld af vand igennem.”

I skibsdagbogen er der under fredag den 23. august noteret: “- Optog skibets anker med hjælp af galeasen.”

Christian Nielsen skrev i sin dagbog under 22. august: “Vinden NV flovt. Arbejdede ved “Ceres”. Fiskede ankeret fra “Ceres”, hængte det under agterenden på “Emma” - - Ankeret tog vi under boven, så der har ikke været kæde nok ude, så ankeret kunne ikke holde.” Ud for dette notat har Christian Nielsen tilføjet: “Der var kun 15 favne ude. Styrmanden sagde, der var 30 favne ude, som var løgn.”

Nu hundrede år efter har disse divergerende opfattelser af hændelsesforløbet alene historisk interesse. Det skete afgang og

så dengang af øjnene, der så det passerede. Skibets kaptajn har selvfølgelig været fortvivlet over at have mistet sit skib. Christian Nielsen kan have været berørt af, at det ikke var ham, der lodsede CERES ind. Der var penge at tjene for den, der lodsede, og han blev ofte brugt som lods på KGHs skibe.

Over for skibsførerne tog KGH hændelsen meget alvorligt. Styrelsen udsendte den 28. februar 1896 en skrivelse til alle skibsførere i KGH, hvori det blev indskærpet, at skibsføreren alene havde ansvaret for sejlads mv, uagtet der var lods om bord, og dette gjaldt, hvadenten lodsens var en grønlander eller en dansk fartøjsfører. Det er nok ikke forkert at antage, at denne indskærpelse var foranlediget af uheldet med CERES.

Men vi vender tilbage til Jens Gaarn og hans første rejse i 1906 med CERES.

Afsejlingen fra København skete tidligt på året, for der var planlagt to rejser.

Den 18. marts 1906 forlod CERES KGHs plads og satte kurs mod Grønland, mod Godthaab, som var eneste koloni, der skulle anløbes.

Sejladsen bød ikke på nævneværdige vanskeligheder, og først langt oppe under den grønlandske vestkyst den 3. maj så man et par isfjelde. Storisen så man intet til. Seks dage senere ankom CERES til Godthaab og fik losset under vanskelige vejrforhold. Det stormede og sneede hele tiden.

Det var meget vigtigt at få påbegyndt hjemrejsen så tidligt som muligt, men desværre var der næsten ingen tran at fylde i lasten, så det blev nødvendigt at supplere med ballast, der som sædvanligt skulle bestå af sten. Da der ikke var allerede indsam-

lede sten til rådighed, måtte såvel mandskabet fra CERES som lejede grønlandere ud at samle. Først den 22. maj var man klar til afgang, og dampbarkentinen GODTHAAB bugserede CERES ud af havnen, og rejsen hjemover kunne begynde.

Allerede den 1. juni passerede de Kap Farvel, og så gik det østover generet af meget tåget vejr.

Nord for Helsingør måtte CERES flere gange ankre op på grund af vindstille og stærk strøm. Men også det fik ende, og den 17. juni lå skibet fortøjet ved Handelen's plads - 25 dage efter afgang fra Grønland.

Opholdet i København blev kun kort. 12 dage efter ankomst var der losset og lastet påny, så CERES den 29. juni kunne stå ud af Københavns havn på årets anden Grønlandsrejse.

Det gik lidt småt i starten, og først den 5. juli passerede de Skagen.

Ellers var denne anden rejse meget lig årets første. De første isfjelde blev som i maj først observeret ud for Godthaab, og ingen havde set noget til storisen.

Bestemmelsesstedet var Jacobshavn, som de nåede den 19. august.

Tolv dage senere blev CERES af KGHs FOX bugseret ud til åbent vand, og efter 26 dages sejlads nåede barkskibet København. Det var den 26. september 1906.

CERES havde afsluttet årets sejlads. De strakte sig over 6 måneder og 8 dage, hvilket var meget fint gennemført. Også økonomisk for skibets navigatører blev det en god og fordelagtig sejlperiode - derom senere.

I 1908 kom Jens Gaarn tilbage til CERES, og dette år var der også planlagt to rejser, så første rejse begyndte tidligt på foråret. Den



14. marts forlod skibet Handelens plads efter det obligatoriske lægeeftersyn. Slæbebåden DAN bugserede barken forbi Bommen til Inderreden, hvor CERES ankrede op. Kl. 3 om eftermiddagen kom posten om bord, og kl. 4 krudtlasten fra Trekroner. Samtidig begyndte slæbebåden SIRIUS at slæbe CERES ud af havnen til et sted NØ for Middelgrunden, hvor skibet Kl. 8 ankrede på seks favne vand. Styrbord anker blev sat ud med 20 favne kæde.

Onsdag den 18. kl. 4 om eftermiddagen passerede CERES Skagen fyrskib og samtidig højstes kendingssignalerne. Der blæste en østlig vind, og det sneede. Alle sejl var sat.

Styrmand i Grønlandsfarten Jens Gaarn og hans familie fotograferet, mens han i efteråret 1907 var hjemme på Læsø. Billedets ranke midtpunkt er hustruen Ane Elise, der, som de øvrige sømandshustruer på Læsø, passede familiens lille landbrug. (Privat foto). *Jens Gaarn, a first mate in the Greenland traffic, photographed with his family while he was home on Læsø in the Autumn of 1907. The proud and upright woman in the centre of the picture is his wife Ane Elise, who, like the other sailors' wives on Læsø, looked after the family's small farm. (Private photo).*

Den efterfølgende fredag og lørdag havde besætningen travlt med at sodavaskede indenbords. Søndagen blev helligholdt, som alle andre søndage på alle KGHs skibe.

Vejret var uroligt, og om tirsdagen, den 24. marts, var det af en sådan natur, at der i skibsdagbogen noteredes: "Høj vestlig rulling, så skibet kan ikke styre."

Det ændrede sig naturligvis, og midnat den 7. april var der nordlys over den nordlige himmel.

Efter 40 dage i søen var CERES i Davisstrædet og passerede det første isfjeld. Godt en uge senere ankom de til Holsteinsborg - rejsens eneste bestemmelsessted. Fra den 4. til den 14. maj blev der losset og lastet i hvert fald følgende gods:

Losset: Sække, kasser, tønder, sendingsgods, fadegods, kalkfede, træ, tømmer og 1.144 tønder kul.

Indladet: 70 tønder og fade tran, 30 tønder laks, 181 fade fisk og fjer, tom returgoods og 44 tons sten.

Endvidere blev der fyldt mere end 2 m³ tønder vand til hjemrejsen.

Arbejdsdagen var normalt begyndt kl. 5 morgen og sluttede kl. 6 aften, men så havde der også været 1 times overarbejde, og hver dag havde man haft hjælp af 2 lejede mænd om bord.

For at få samlet de 44 tons sten havde det været nødvendigt at leje ikke mindre end 42 grønlandere.

Jens Gaarn havde været vagthavende alle de dage, der var arbejdet med lasten, og torsdag den 14. maj var lasten surret, storbåden inde, og CERES søklar. Fredag var helligdag, og den blev helligholdt, men lørdag morgen kl. 4½ kom lodsens med fire både og 26 lejede. CERES blev bugseret ud af koloniens havn, og godt fire timer senere gik lodsens fra borde igen. Skibet var overladt til sig selv og tæt is til alle sider. Men kun

i tre dage, så var de klar af isen. Troede de da om bord. Fredag den 22. opdagede de, at de var kommet ned til storisen, hvorfor de måtte krydse nordpå for at komme nordenom og vesterud.

Søndag den 14. juni kl. 4 om morgenen passerede CERES Læsø Trindel fyrskib tæt om bagbord. Jens Gaarn havde vagten, og der er ingen tvivl om, at han har kunnet se ind til sin fødeø. Og det blev så sidste gang.

Den 15. juni 1908 kom skibet til KGHs plads i København efter en rejse på 3 måneder og 1 dag.

Nu gjaldt det om at få losset og lastet hurtigst muligt, så CERES kunne komme af sted på endnu en rejse, inden vinterisen lukkede for sejlads. På et tidspunkt under losningen af de mange tranfade, så Jens Gaarn, at nogle havnearbejdere havde problemer med at tumle fadene på kajen. Jens Gaarn gik fra skibet ned på kajen for at vise havnearbejderne, hvordan man tippede et fad på kant, så det kunne rulles af sted. Under denne demonstration skete der noget inde i ham. En sprængning. Han fik en blodstyrting og blev transporteret til Frederikshospitalet i Bredgade.

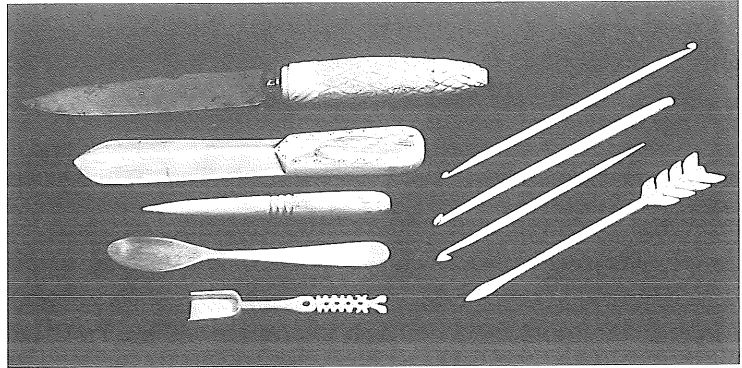
CERES fik en ny styrmand om bord. Godt på vej til Grønland mødte skibet den 8. juli 1908 et andet af KGHs skibe, og i skibsdagbogen på CERES blev noteret: "Satte flag for "Nordlyset"."

Samme dag døde Jens Gaarn.

Som tidligere omtalt foretog Jens Gaarn sine rejser nummer 11, 14 og 15 med NORDLYSET og rejse 12, 13 og 16 - den sidste - med barkskibet CERES.

I det foregående er der berettet om Jens Gaarns 16 Grønlandsrejser. Herudfra kan

Nyttige småting fra Grønland i ben og hvalrostand bragte Jens Gaarn hjem til familien, hvor de indgik i dagligt brug. Nu ejes de af Jens Gaarns barnebarn, Frede Bak. T.v. set fra oven: Ostekniv, pren, saltske og marmeladeske. T.h.: Det fjerlignende redskab, oprindelig en lampepind til en tranlampe, lå sammen med de tre hæklenåle og prenen i mormoderens sybord. (Privat foto). *Jens Gaarn brought small useful objects of bone and walrus tusk home with him from Greenland and his family used them in the daily household routine. They are now in the possession of Jens Gaarn's grandchild, Frede Bak. Left, from the top: cheese knife, bodkin, salt spoon and marmelade spoon. Right: a tool resembling a feather, originally a lamp splint for a train oil lamp, was lying together with three crochet needles and the bodkin in his grandmother's sewing table. (Private photo).*



hovedindtrykket af Grønlandsfarten vel let blive, at den ene rejse lignede den anden, at variationerne i dagligdagen bestod i større eller mindre ulykkelige hændelser, og at det hele drejede sig om at komme videre, at komme hjem.

Virkeligheden har naturligvis været en anden. Hvis beretningen kunne suppleres med beskrivelser af samværet om bord, hvis der havde foreligget dokumenter, som fortalte om det enkelte besætningsmedlems oplevelser, ja, så havde beretningen haft liv, mere liv. Christian Niensens dagbog gav vel et fingerpeg i den retning.

At Jens Gaarns Grønlandsrejser var andet end at sejle, derom fortalte mange småting fra hans hjem. Han handlede med grønlanderne, og det købte kom med til Læsø. Ting og sager som små kajaker, udsåret narhvaltand, grønlandsk skindbeklædning og f.eks. edderdunspuder og et barnevognstæppe af brystfjerene fra edderfuglehan-

ner. Mange år efter Jens Gaarns død lå jeg og senere min bror under et sådant i vores barnevogn.

De efterladte

Da Jens Gaarn døde, sad hans kone tilbage med fire små børn. Forsørgeren var borte, og forsvundet var en meget væsentlig del af det materielle grundlag for, at de tilbageværende kunne opretholde livet i deres hidtidige omgivelser.

Men hjælpen kom. Jens Gaarns kolleger og den styrelse, han havde tjent i 14 år af sit alt for korte liv, glemte ikke de efterladte. Stenen på Jens Gaarns grav blev rejst af Den kongelige grønlandske Handels skibsofficerer, og selvom Styrelsens regler sagde, at en enke efter en styrmand ikke var pensionsberettiget, kunne der dog til trængende udbetales et årligt beløb i huslejhjælp på 80-100 kr. - så figurerede Ane og hendes fire børn i mange år i Handelens regnskaber

under ekstraordinære ydelser med 500 kr. om året, 300 kr. til Ane og 50 kr. til hvert af de uforsørgede børn.

År senere, omkring 1918, erfarede en af de ledende i KGH, at der på Læsø boede tre familier, som var efterladte efter mænd, der havde tjent Handelen. Disse enker med børn førte en hård kamp for tilværelsen. KGH-manden rejste til Læsø for at se på forholdene, og hans besøg resulterede i, at den årlige understøttelse for de tre familier blev sat op til 1.000 kr. Foruden Ane fik også enken efter styrmand Thomsen fra CASTOR dette beløb.

Ane døde i 1931, og de fire børn, der nu var voksne og godt i vej, sendte sammen med dødsattesten et brev til Styrelsen med deres afdøde mors tak for god behandling gennem årene siden deres fars død i 1908.

Endvidere spurgte de fire, om Grønlands Styrelse ydede noget bidrag til hjælp ved begravelsen.

Styrelsen sendte pr. postgiro 100 kr. som bidrag til begravelsesomkostningerne.

Det må vist siges at være et godt eksempel på god personalepolitik.

A First Mate from Læsø in the Greenland Service around 1900

Summary

The Arctic island of Greenland has been under Danish sovereignty ever since the Middle Ages. The whole interior of the island is covered by an unbroken chain of glaciers, so the Eskimo population, which nowadays is very mixed, live in small communities along the icefree stretches of coast, where the only means of transport before the advent of air travel was ship or boat.

The Royal Greenland Trade Company (formerly KGH, now KNI) has had a monopoly on trade to and from Greenland since 1774. The KGH pursued a highly protectionist trade policy in its dealings with the population, who became more and more dependent on supplies from outside as they left behind their original way of life as seal and whale hunters. The main cargo carried by ships returning from Greenland was train oil, but they also carried furs and skins and other sealing and whaling products.

In the period around 1900 many of the navigators

and sailors in the Greenland service came from the small island of Læsø in the northern Kattegat. One of these sailors, Jens Gaarn Pedersen, who was the author's grandfather, sailed for 14 years as first-mate in the Greenland service, while his wife, as was the custom, looked after the small family farm. Jens Gaarn made 16 trips altogether in the period from 1895 to 1908, when he died as a result of an accident at work. He sailed on six of KGH's eight large wooden ships powered only by sail. In the period in question 10 of KGH's 30 navigators were from Læsø.

Frede Bak, who himself resides on Læsø most of the year, describes the individual trips, which were often filled with difficulties and danger. His sources are family tradition and Jens Gaarn's own notes, supplemented by archive material and by events described in a diary kept by another inhabitant of Læsø, Christian Nielsen, while he served as master of a galeass in Julianehåb.