

INDHOLDSFORTEGNELSE.

=====

INDLEDNING	side 1
REJSEROUTE	side 2 - 3
FORMÅL	side 4
ALMINDELIGE BETRAGTNINGER	side 5
SPROG	side 5 - 6
BEFOLKNING	side 6
SKIBSFART	side 7 - 11
Havne samt lastning og losning	side 7 - 8
Lossearbejdere	side 8 - 9
Forslag til forbedring	side 10 - 11
Lossemidler	side 11
HANDELEN	side 12
FISKERI	side 13
SKIBE	side 13-19
Radar	side 15-16
Kystfarten	side 16-17
Vintertrafik	side 18
Inspektionsskib	side 19
HUNDEPROBLEMET	side 19-20
HYGIEJNE	side 21-23
DANSKE LEDERE	side 24-27
Tilgang	side 26
Service for Styrelsens embedsmænd	side 26-27
SKOLLER	side 27-29
BYFLYTNING	side 30
BETRAGTNINGER ANGÅENDE KUTDLIGSSAT	side 31-42
Havneforhold	side 31-33
Lossearbejderne	side 33-34
Kulbrud	side 34-36
Kullenes kvalitet	side 36
Kvantum og produktionspris	side 36-37
Importerede kul	side 37-38
Krigsfare	side 39
Oliefyring	side 39-40
Det menneskelige hensyn	side 40-41
Andre kulbrydningsmuligheder	side 41-42
ANDRE MINERALER	side 42
SLUTNING	side 43-44.

INLEDNING.
=====

Under en rejse til Grønland i september-oktober 1948 gjorde jeg iagttagelser, som jeg hermed videregiver, da en udenforstående syn på forholdene muligvis kan have interesse.

Jeg gør opmærksom på, at jeg ikke er grønlandskkyndig, og at mit ophold i selve Grønland kun strakte sig over ca. en efterårsmåned med besøg på kun 10 pladser. Jeg er klar over, at bedømmelsen af mange forhold derved bliver mangelfuld, særligt da jeg savner kendskab til livet og forholdene i de øvrige årstider. Desuden var mit samvær med - og følgelig dybere kendskab til - grønlænderne ret ufuldkomment på grund af det nævnte korte ophold og de uventede sprogvanskeligheder.

Hvis jeg derfor i min redegørelse mistyder eller undlader omtalen af vigtige forhold, eller ikke kommer tilstrækkelig grundigt ind på problemerne, er forklaringen ovenstående.

Jeg har heller ikke - særligt under den første del af rejsen - foretaget notater eller undersøgt forhold, som ved deres gentagelse i de øvrige kolonier kunne have fortjent en nærmere undersøgelse, men som jeg nu må behandle efter hukommelsen.

REJSERUTE.
=====

Jeg afsejlede med rederiets lastførende dampskoleskib, "Maria Dan", fra København tirsdag den 31. august 1948. Skibet var tidsbefragtet til Grønlands Styrelse. Rejsen over nordatlanten forløb normalt, og vi ankom til Grønnedal ved Ivigtut torsdag den 9. september om formiddagen.



"Maria Dan" i Grønnedal.

På overrejsen holdt grønlandereren, pastor Otto Sandgreen, et foredrag for skibets besætning og elever om Grønlands historie, og grønlandereren, formand Hans Johnsen, holdt to fortrinlige foredrag om arbejds- og losseforholdene i en grønlandsk koloni, herunder om fiskeri og saltning af fisk etc.



Passagerer.

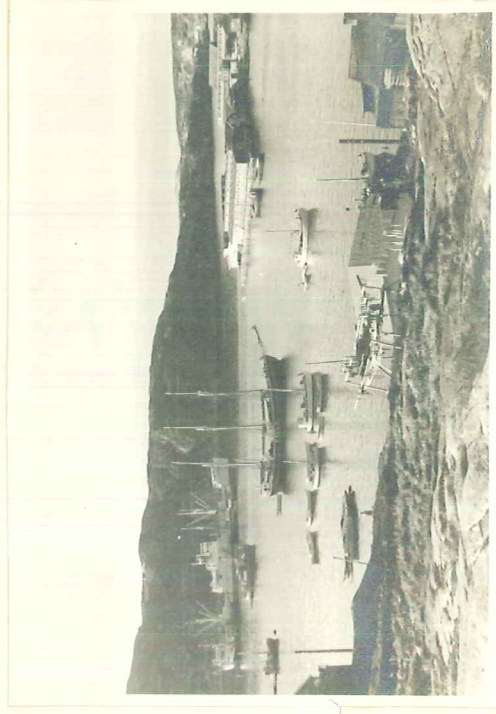
Efter indtagning af olie i Grønnedal og et besøg i Ivigtut sejlede vi nordover, og opholdet på de forskellige pladser fremgår af grønlandskortet på omslaget og nedenstående opstilling:

<u>Ankomst</u>	<u>Plads</u>	<u>Afgang</u>
9/9 am	Grønnedal og Ivigtut	9/9 pm
10/9 pm	Godthåb	13/9 pm
14/9 am	Sukkertoppen	15/9 am
15/9 pm	Holsteinsborg (herunder besøg Ikerasak og Avssaqutaq)	17/9 am
18/9 am	Kutdligssat (herunder besøg i Atanikerdluk og Kutdligssarqat)	26/9 am
26/9 pm	Egedesminde (herunder til Christians- håb 29. og 30. september)	4/10 pm
6/10 pm	Grønnedal og Ivigtut	7/10 pm.

På hjemrejsten anløb vi Julianehåbsbugten.



Fodboldkamp mod
seminariet i
Godthaaab.



Egedesminde havn.

FORMÅL.

=====

Formålet med min rejse var at få et indblik i de grønlandske besejlings- og losseforhold, foruden den interesse, det altid har for en dansk at besøge en dansk landsdel. Hertil kom, at s.s. "MARIA DAN" er et lastførende dampskib, indrettet som skoleskib, og dets rejse til Grønland var dets første rejse som skoleskib, og det havde interesse at følge og tilrettelægge arbejdet.



"Maria Dan's officerer.

Yderligere har Grønland fået en særlig interesse for mig, efter at vore skibe under krigen sejlede meget mellem U.S.A. og Grønland, og efter at rederiet havde stillet sin direktør Tage Nielsen i New York til rådighed for minister Kaufmann til løsning af grønlandske opgaver under krigen.- I rejsen deltog rederiets skibsinspektør, kaptajn Axel Nielsen, der som ung har sejlet i Styrelsens skibe.

ALMINDELIGE BETRAGTNINGER.

Som medlem af Det Grønlandske Selskab har jeg i en årrække gennem dette selskabs skrifter i nogen grad kunnet følge, hvad der skete i Grønland, og på oprejsen læste jeg lidt-ratur om emnet.

Når man for første gang kommer op til Grønland, bliver man dog slået af forskellige forhold, som i alle tilfælde jeg ikke var tilstrækkeligt klar over.

SPROG.

Blandt disse forhold tænker jeg for det første på, at det kun er med vanskelighed, man kan komme i personlig kontakt med grønlønderne, da disse kun i de færreste tilfælde taler dansk; jeg havde ment, at grønlønderne var overvejende dansktalende, men ved mit ophold i kolonierne og i særdeleshed på udsteder og boplads var vist det sig, at kun de færreste eller ingen taler dansk. Det gik endog så vidt, at det på en enkelt boplads kun lykkedes mig at komme i den nødtørftigste kontakt med befolkningen gennem en gammel fanger, som i hvalfangertiden havde lært nogle engelske brokker.



Islandsdalen i Godthaab.

Jeg er klar over, at grønlænderne antagelig forstår mere dansk, end de vil være ved, idet de synes at være noget tilbageholdne med at vise, at de er så lidet bevandrede i det danske sprog.

BEFOLKNING.
=====

Jeg havde ventet i den grønlandske befolkning at møde en ret uberørt naturbefolkning, men fandt, at befolkningen i levemåde, udscende og påklædning gjorde et forbavsende proletariscret indtryk, hvilket har nøje sammenhæng med den almindelige mangel på renlighed og orden.

Jeg fandt iøvrigt, at den grønlandske befolkning var særdeles venlig og hjælpsom, og jeg lagde mærke til en vis forretningskyndighed på den måde, at det praktisk talt aldrig var muligt at opnå prisreduktion, når man handlede med en grønlander om små benfigurer, sæltasker o.s.v.

Min erfarung går ud på, at grønlandsk arbejdskraft ikke står på højde med dansk, særligt ved tungt arbejde, hvilket er en af grundene til, at der i Ivigtut udelukkende anvendes danskere.

Chr. Venø var dog særdeles tilfreds med grønlænderne som fiskere, men de egnor sig sikkert også særligt til dette erhverv, og Venø har sikkert iøvrigt tiltrukket de flittigste og dygtigste grønlandske fiskere.

SKIBSFART.
=====

Havne samt lastning og losning.
Ved nogle af de kolonier, jeg besøgte, burde der være gode muligheder for havne-, eller rettere moleanlæg til direkte losning af Styrelsens og befragtede skibe, nemlig ved:

Godthåb (skibshavnen),
muligvis Holsteinsborg,
Egedesminde.



Havnen i Godthåab.



Egedesminde.

Jeg har ikke tilstrækkeligt materiale til rådighed til at kunne foretage en nøje kalkulation over, hvorvidt sådanne havneanlæg kan betale sig, men jeg har stærkt indtryk af,

at der må ligge en besparelse i sådanne molcanlæg, ikke alene direkte gennem forbedrede ekspeditioner af de særdcles kostbare skibe, men også gennem undgåelse af udgifter til lægtring, ekstra arbejdsponge etc., foruden at grønlanderne gennem en sådan forenkling frigøres til deres direkte produktive opgaver, herunder håndværk, fiskeri etc.

Yderligere fordelte ved direkte losning ligger i mindre varebeskadigelse, og mine erfaringer med hensyn til disse forhold var i Grønland meget mørke, naturligvis særligt når der lossedes på den åbne red i Kutdligssat, hvorom jeg vil oplyse i afsnittet om denne plads.

Det er mit indtryk, at lasterne i København lastes ret langsomt, og anskaffelse af en eller to kraner, evt. kørekraner, ville utvivlsomt sætte tempoet op. Yderligere synes den meget blandede last, som grønlandstransporterne består af, ikke at holdes tilstrækkelig adskilt, så skader opstår. En del af skylden ligger dog utvivlsomt også i den dårlige emballage, som materialemanglen får skylden for.

Jeg har i en separat rapport givet Styrelsen nærmere oplysninger herom.

Lossearbejdere.

Det gjorde ret stærkt indtryk at se, hvorledes lossearbejdet ombord i skibene på forskellige pladser, bl.a. i Godthaab, blev udført delvis af drenge. Mens kvinderne som bekendt ikke har adgang til skibene, anvendes de i udstrakt grad til losning fra lægterne i land, og her lagde man mærke til,

hvorledes både helt unge piger og gamle koner slæbte rundt med store, tunge kilskasser og melsække, cement- og kaffesække osv..



Lossearbejde - Egedesminde.

Andre grønlandsbesøgende har nøje beskrevet de primitive maskinelle losseforhold, hvor lasten fra lægteren hales op på land ved svage spil og umoderne lossebomme etc; dette blev sørgeligt illustreret under losningen i Sukkertoppen, hvor en lossebom på pakhusbroen faldt ned over to lossekvindes hoveder, hvorefter den ene fik kvæstelser i skulder og arm, mens den anden fik kraniebrud og i hast måtte transporteres til Godthaab i motorbåd, ledsaget af sygeplejersken. Sygehuset var derefter uden dansk fagmæssig hjælp, idet der ikke på pladsen for tiden fandtes læge.-



Sygeplejersken i Sukkertoppen.

GRØNLANDS STYRELSE

Forslag til forbedring.

Som berørt ovenfor mener jeg, at der kan spares betydelige beløb gennem en effektiv transportorganisation; det er min overbevisning, at store besparelser kan opnås gennem container service, idet jeg vil mene, at netop containers er fortrinligt egnede til grønlandske forhold. Container service - som jeg erfarer, at Grønlands Styrelse tidligere har været inde på - består i, at den modtagne last anbringes i kasser, hvis størrelse er afpasset til de lokale forhold, og således at kasserne lastes i skibet og losses igen uden at åbnes under transporten. Containers kan efterlades i kolonien og hjemtages med et følgende skib.

Man opnår gennem en container service, som selvfølgelig kun skal anvendes til blandet stykgods, pakker, post etc. bl. a. følgende fordele:

Varerne til de forskellige kolonier kan straks ved ankomsten til Grønlandske Handels Plads anbringes i forskellige containers, hvorved man mindsker de nu forekommende tyverier og sammenblanding.

Varerne beskyldiges mindre:

under opbevaringen i København,
under transporten til skibssiden,
under opholdet i lastrummet,
under losningen i Grønland og
under opbevaringen i Grønland indtil
udleveringen.

Containers i Grønlandsfarten må antagelig være forholdsvis små, i alle tilfælde til de mindre pladser, på grund af de primitive losseforhold, og de må konstrueres særdeles lette og alligevel ret solide.

Almindelige containers er forarbejdet af tynd stålplade eller af træ; når letmetalpriserne kommer noget ned, er det muligt, det kan betale sig at fremstille containers af letmetal.

Containerne må være regntætte, hvilket har særlig betydning under losningen i Grønland, hvor de kan ligge nogen tid i fri luft.

Containerne, hvis anvendelse utvivlsomt vil fremskynde ekspeditionerne og måske alene derigennem kunne indtjene sig, vil desuden kunne anvendes til returgoods, såsom private pakker, post, tomt returgoods etc.

Iøvrigt vil skibene, selvom de skal have et ret stort antal tomme containers med på returrejsen, ikke af den grund sejle med unødigt tomt rum, da returlasten, i særdeleshed kryolit, er så tungt, at der vil være plads i mellemdækket til containers.

Container-service kan indføres forsøgsvis for pakker, småt stykgods, post o.l., og efterhånden udvides, hvis det i praksis giver gode resultater under de særlige grønlandske forhold.-

Lossemidler.

Af hensyn til ikke alene hurtig, men i særdeleshed omhyggelig behandling af godset, vil det være ønskeligt, hvis der på de større grønlandske pladser findes regulært lossescudstyr, nemlig platforme til losning af ømfindtligt sækkegods, kassegods o.lign., netslæng til losning af pakker, postsække etc. og sejldugsslæng til losning af cement, stykgods etc..-

HANDELEN.
=====

Jeg vil ikke i min rapport komme nærmere ind på handelens organisation, da jeg ikke har haft lejlighed til at studere denne.

Jeg vil dog nævne, at det ville være praktisk, hvis der udhandlede møbler til grønlanderne; indførelse af en billig, men praktisk, solid og smuk standardmøblering ville egne sig fortrinligt for Grønland. Når man besøgte grønlandske boliger, lagde man mærke til, at håndværksmæssigt forarbejdede møbler var sjældne. Møblerne bestod ofte af tilfældige trækasser, blikdunke, rått sammentømrede brædder etc.

Jeg vil også mene, at man i alle grønlandske butikker burde føre en så væsentlig vare som pirke eller pilke til fiskeriet, så grønlanderne ikke behøver selv at forfærdige dårlige pilke af kroge, anbragt i kobberrør fyldt med bly.

En udvidet service overfor grønlanderne og et større udvalg af varer kan betyde, at befolkningen, for netop at opnå sådanne eftertragtellesværdige varer, bliver noget mere interesserede i større produktion samt indtjening ved losningsarbejde etc.

Det forekommer mig iøvrigt, at ordenen i butikkerne i mange tilfælde lod meget tilbage at ønske; jeg kan således nævne, at en enkelt butik var i en tilstand, som under normale forhold ville have medført omgående indgreb mod den lokale ledelse; uorden i en så blandet forretning betyder stort spild; iøvrigt mener jeg, at også butikkerne af opdragelsesmæssige grunde burde være mønsterforretninger.

FISKERI.
=====

Under mit ophold i Grønland erfarede jeg på første hånd om de store fiskerigdomme, idet jeg selv på de pladser, jeg besøgte, forsøgte fiskelykken med særdeles stort held.

I Godthaab havde jeg desuden nogle samtaler med fiskeskipper Chr. Venø, Esbjerg, som jeg kender fra tidligere, og som gav mig oplysninger om de store fiskerimuligheder på Grønland. Under besøg i kolonierne besøgte jeg fiskehusene, fiskesaltning etc. og lagde mærke til den meget omhyggelige måde, som fisken behandles på, og det fortrinlige produkt, som den grønlandske saltfisk synes at være.

SKIBE.
=====

Der foregår for tiden en modernisering af skibstrafikken efter krigens tab; denne modernisering er sikkert ganske nødvendig med den udvikling, som nu er i gang, og det kunne måske i den forbindelse overvejes, om ikke Styrelsens egne skibe fortrinsvis burde være ekspresskibe, hovedsageligt indrettet til befording af passagerer, post og mindre stykgodspartier, mens transporten af de større varekvanta blev overladt til moderne, befragtede lastskibe.

Det er sandsynligt, at en nøje undersøgelse af skibenes rentabilitet ville vise, at en sådan ordning ville betyde en meget stor besparelse, således at man om vinteren undgik oplægning af andre end netop ekspresskibene, idet det er en kendt sag indenfor rederidrift, at oplægning af et skib

blot kort tid udover de sædvanlige 14 dage pr. år, som man regner for det normale til reparationer, doksætning etc., betyder en væsentlig forringelse af rentabiliteten.

Sådanne ekspresskibe - og helst også de befragtede skibe - bør forsynes med kølerum, ikke alene til skibets eget forbrug, men også til transport af ømfindtlige varer mellem de grønlandske pladser, samt varer til befolkningen i Grønland, herunder særligt den danske embedsbefolkning, som nok kan trænge til den opmuntring, der ligger i at modtage forsyning af frisk, europæisk kød, frugt og grøntsager. Kølerummene kan sikkert også anvendes til effektiv transport på tilbagerejsen af grønlandske produkter.

Som berørt tidligere vil jeg mene, at den ekstra-tonnage, der skal indsættes, bør være helt moderne, forsynet med nogen passagerplads, foruden at mellemdæksskibe må være et absolut krav. Desuden bør skibene være forsynet med dobbelte spil og dobbelte bomme samt helst sværvægtsgrejjer, foruden at de mest moderne navigationsinstrumenter er nødvendige.

Af hensyn til forholdet overfor den grønlandske befolkning finder jeg det særdeles ønskeligt, om de skibe, der sendes til Grønland, er kvalitetsskibe med kvalitetsbesætninger, som kan give grønlænderne et godt indtryk af moderlandet, idet de allerfleste grønlændere alene kommer i kontakt med Danmark og danskere (bortset fra embedsmændene) gennem de danske skibsbesøg.

Jeg vil i den forbindelse nævne, at jeg under opholdet i de forskellige kolonier inviterede ikke alene koloniens

embedsmænd, men i ret udstrakt grad grønlandere om bord, herunder særligt lærere og katteketer, præster o.s.v. - alle med koner - og jeg havde indtryk af, at disse besøgte om bord, hvor "Maria Dan" blev forevist, og hvor man spiste sammen, og der blev holdt små forklarende foredrag, var af betydning for befolkningen og værdsattes af denne. Hvis man således skulle komme ind på regelmæssig besejling med danske skibe, hvor officersbesætningen var særlig egnet også til denne opgave, ville det sikkert i betydelig grad medvirke til et fremtidigt godt dansk-grønlandsk forhold. Iøvrigt bør søgene om bord kunne udvides til at omfatte elever fra efterskoler og seminarier, koloniens håndværkere, fiskere og fangere o.s.v.



Lærerstaben i Kutdligssat.

Radar.

Jeg forstår, at Styrelsens skibe allerede har radar. "Maria Dan" var forsynet med Sperry Radar, som virkede fortrinligt. Apparatet var særdeles nyttigt både ved ankomst til og afgang fra forskellige havne, og i særdeleshed under opholdet ved Kutdligssat. Jeg vil tro, at "Maria Dan"

sparede mellem 2 og 4 dage på sin rundrejse, derved at den var udstyret med radar.



Radarbillede af Ilvarabuqten.
"Maria Dan" er den lyse plet midt i
billedet.

Kystfarten.

Kystfarten er hidtil blevet besørget af skonnerter og små skibe, som har ydet en fortrinlig tjeneste under de meget vanskelige besejlingsforhold, men jeg vil mene, at denne besejling er ganske dyr. Skonnerterne er i de fleste tilfælde gamle med for ringe fart - strøm- og vejrforhold taget i betragtning - og ret små lastrum. Skonnerterne anvendes i stort omfang til passagertransport mellem kolonierne, og jeg forstår, at der er et stort udækket behov her, så skonnerterne til tider medtager temmelig mange passagerer. Anbringelsen af grønlandske passagerer sker nu og da i mandskabsrummet i dobbeltkøjer, hvilket under de rådende sundhedsmæssige forhold, særligt i forbindelse med tuberkulose, må anses for uheldigt, mens Styrelsens personale

anbringes i små dækshuse, hvis komfort er særdeles primitiv.



En kystfart med 2 eller 3 moderne, hurtiggående kystskibe på skønsmæssigt 4-500 tons burde overvejes, med praktisk (ikke luksuriøs) passagerprætering, og med helt moderne navigationsmidler. Besætningen kunne, særligt for den menige besætningsvedkommende, bestå af grønlandere, som også heri gennem kunne få en god sømandsuddannelse. Kyststruten kunne foruden kolonierne anløbe de større udsteder og bopladser, idet man i særlig grad tog sig af de pladser, der ligger på den korteste rute fra nord til syd, mens vare- og passagerfordelingen ind i fjorde og til de små pladser kunne besørges af lokale, søgående motorbåde, som kunne tage nogen last, og hvis tilstedeværelse iøvrigt ville være en stor betryggelse, også under opkommende sygdomme, ulykkestilfælde, epidemier etc. Enkelte kraftige lastmotorskibe på mellem 50 og 120 tons kunne være tilknyttet de større kolonier til fordeling af større partier fra importskibene, herunder salt, kul etc., samt til indbringelse af byggematerialer fra fjordene, såsom sand, grus o.s.v.