

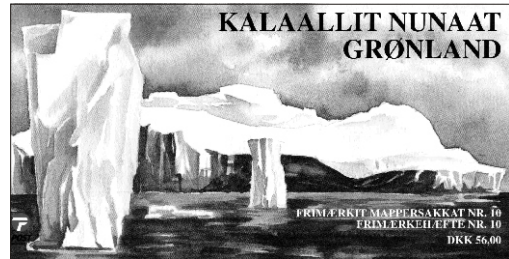


Schepen in de wateren van Groenland

In de jaren 2002-2005 heeft Post Greenland een serie van 16 postzegels uitgegeven met afbeeldingen van schepen, gegraveerd door Martin Mörck. De 16 afgebeelde schepen hebben alle een duidelijke relatie met Groenland. Zoals gewoonlijk werden de zegels uitgegeven met een beschrijving van de geschiedenis van de schepen. Deze uitgebreide beschrijvingen werden samengevat in een boek dat in 2003 verscheen. In 2005 verschenen de laatste postzegels uit de serie en verscheen deel II van de begeleidende boeken. Reden om beide boeken onder de loep te nemen, ofschoon in 2003 reeds een bespreking van deel I verscheen van de hand van Henk Burgman. Maar het verschijnen van de boeken is een mooie aanleiding om een aantal postzegeluitgiften van Groenland in de loop der jaren eens nader te bekijken. Ook voor iemand die een verzameling met het thema 'Vikingen' heeft opgebouwd, zoals uw redacteur, is er reden om het boek met belangstelling te lezen. Omdat uitvoerige bespreking van het hoofdstuk over de Noormannen op Groenland, het kader van deze bespreking te buiten gaat, zal ik op dat hoofdstuk in een nieuwe uitgave van Het Noorderlicht uitgebreid terugkomen.

'Ships in Greenlandic waters over 1000 years Volume 1 of 2'. Zo luidt de titel van dit eerste deel. Terecht werd door Henk Burgman de opmerking gemaakt: 'Een boek voor de liefhebbers van Groenlandse zegels en speciaal voor die mensen die van schepen houden.'

Een fraai vormgegeven boek in oblongformaat. Na het verschijnen van deel II worden de beide delen aangeboden in een



De Groenlandse kust nodigt niet tot naderen uit.

hardkartonnen hoes, die gratis wordt meegeleverd. Beide boeken kosten samen Dkr 378 plus porto.

De boeken zijn geschreven door de onlangs overleden auteur Ole Ventegodt. De besproken zegels met een frankeerwaarde van 181





Walvisjacht. Mannen met harpoenen. De Tunit-Dorset beschaving. 200 Jaar geleden

Dkr zitten in klemstroken, achter in de boeken.

Het eerste deel bevat een zevental hoofdstukken zonder titel.

- *Varen in Groenland.*

De specifieke problemen die zich voordoen bij het varen, door de aanwezigheid van ijs. - *Pre-historie.*

In het kort worden de diverse bevolkingsgroepen behandeld, die in de loop der tijden Groenland hebben bewoond.



'Haabet' bracht onder andere Hans Egede en zijn vrouw Gertud Rask naar Groenland. "Haabet was aangeschaft door Det Bergenske Handelskompagni met het oog op handel met Groenland

- *De Noormannen.*

De ontdekking en exploitatie van Groenland door de Vikingen. De inhoud van dit hoofdstuk komt in het volgende Het Noorderlicht aan de orde.

- *Vroege Euro-*

pese expedities. De Denen in de 16^e en 17^e eeuw op zoek naar de nederzettingen van de Noormannen. Walvisvaart van o.a. Fransen, Basken, Engelsen en Nederlanders

- *Hans Egede-kolonisatie.*

De Noor Hans Egede krijgt van andere lieden uit Bergen in 1721 de financiën om naar Groenland te gaan. Als missionaris, maar ook met de gedachte aan financieel gewin. Hij reist met de Haabet en sticht Godthaab, het huidige Nuuk. In 1728 wordt de Bergse maatschappij vervangen door de Deense koning. In 1733 maakt een epidemie, veroorzaakt door

pokken, een einde aan pogingen van Hans Egede om Groenland te kerstenen. In 1736 verlaat hij Groenland.

- *De tijd van het monopolie.*

Christian VI neemt de handel over en delegeert deze in 1734 aanvankelijk naar Jacob Severin en later naar 'Handelskompagniet. Er zijn namen bekend van schepen uit die tijd,

waaronder de Blaa Hejren.

Maar de handel is niet winstgevend.

- *De koninklijke Groenlandse handelmaatschappij.*

Het tijdperk van de zeilschepen. Op 1 januari



Boegbeeld van de Blaa Hejren



De zogenaamde 'Trangraven' (Walvis-olie-graven) in Strandgade in Kopenhagen. Zegel uitgegeven ter gelegenheid van het 200-jarig bestaan van het Kungl Grönländska Handeln.

1776 wordt de handel overgenomen door 'Den Kongelige Grønlandske Handel og Fiskefangst. Er wordt begonnen met de bouw van 17 schepen voor de walvisvisserij. Maar het blijft moeilijk, winst te maken. Zeker, omdat veel gewerkt wordt met gecharterde schepen. Daarom worden in 1797 eigen schepen gekocht. Zo wordt een eigen vloot opgebouwd. De kwaliteit van de schepen is prima. Zo voer de Constance van 1857 tot 1908 voor de han-

delsmaatschappij en werd zij tot 1937 gebruikt als trainingsschip, tot zij werd verschroot in Zweden. De laatste zeilschepen waaronder de Nordlyset uit 1852, werden in 1931 verschroot, nadat pogingen om ze te gebruiken als trainingsschepen op niets waren uitgelopen.

- Op bladzijde 61 is een kaart van Groenland te zien met Deense en Groenlandse plaatsnamen.
- Op bladzijde 62 en 63 zijn de postzegels met afbeeldingen van schepen te zien, die zijn uitgegeven in 2002 en 2003. De zegels zijn met klemstroken in het boek bevestigd.
- Bladzijde 64 toont een lijst van bronnen voor de afbeeldingen.

Het tweede deel bevat vier, wat langere hoofdstukken en een samenvatting.

- *Het koninklijk departement van de Groenlandse handel.*

Het tijdperk van de machine. Het departement had weinig vertrouwen in de kwetsbare schroeven, noch in houten schepen met aan boord een kolengestookte machine. Daarom duurde het tot 1886 voordat de eerste schroef-aangedreven bark 'Hvidbjørnen' in de vaart werd genomen. En dan nog alleen met voormalig marinepersoneel, want dat had ervaring daarmee...Daarna volgden de schroef-aangedreven stoomboten elkaar snel



'Hvidbjørnen'

op, zij het niet altijd met groot succes. Met name het ijs eiste zijn tol. En altijd hadden zij nog hun masten en waren ze van hout. Pas in 1905 kreeg het departement zijn eerste stalen schip. De Hans Egede. En hij was geschikt om te zeilen langs de westkust van Groenland. En zijn opvolger uit 1923, de Gertud Rask, was weer van hout...Pas in 1927

liet het departement een 'modern' schip bouwen, Disko. Na de tweede wereldoorlog kwam er behoefte aan meer schepen, omdat de Amerikanen hun levensstijl meenamen



Disko

naar Groenland, waar zij bases bemanden. De Deense regering eiste ook dat er werd gevaren gedurende de winters, ondanks de gevaren. Diverse schepen vergingen. Als gevolg van de zelfstandigheid van Groenland in 1979, kwam op 1 januari 1986 een einde aan het bestaan van het departement en werd de Kalaallit Niuerfiat (het Groenlandse departement voor de handel) opgericht. Dit



Emma

werd later een onderdeel van Royal Arctic Line A/S. Er kwamen diverse nieuwe schepen. De meest bijzondere is ongetwijfeld de Kista Arctica, in 1973 gebouwd in Finland.

- *Lokaal zeevaartverkeer in Groenland.*

Er was behoefte aan verkeer tussen de centrale voorzieningen, woonplaatsen en visgronden. Aanvankelijk uitgevoerd met de umiat, de traditioneel door Eskimo-vrouwen geroeide boten met een romp van huiden. Later kwamen onder andere de 'longboats' (sloepen). Aanvankelijk als zeilboot, later met machine. Het laatste vaartuig zonder machine is de Emma uit 1884, die in 1946 uit de vaart werd genomen. Na de oorlog verdwenen vele handelsposten, omdat de mensen zich concentreerden in de steden. Vele diensten werden overgenomen door helikopters en

vliegtuigen. Deze laatste verzorgen met name de trans-Atlantische vluchten. Maar natuurlijk zijn er nog schepen, zoals voor politie-diensten, reddingswezen en vracht. De 'Misigssut is zo'n schip. Van 1955 tot 1975 diende het als varend onderzoeksschip voor controle op tuberculose.

- *Cryolite.*

Cryolite is een wit mineraal, bestaande uit aluminium, natrium en fluoride in de verhouding 13-32-54. Een van de weinige plaatsen, waar het wordt gevonden is bij Ivigtut, halverwege de Arsuk-fjord.



Julius Thomsen

Karl Ludwig Giescke beschreef het mineraal in 1807. Julius Thomson, slaagde erin, het te splitsen in 1849. C.F. Tiet-

gen wist het commercieel aantrekkelijk te maken in de daarop volgende 10 jaar. In 1865 toonden Amerikanen belangstelling. Zij waren tot 1903 betrokken bij de exploitatie en verloren verschillende schepen. De Cryolite Company had verschillende schepen in de vaart waaronder de 'Julius Thomsen', gebouwd in 1927. In 1962 kwam er een einde aan de mijnactiviteiten in Ivigtut.

- *De marine: uitoefening van de soevereiniteit en inspectie van de visserij.*

De Deense marine verscheen voor het eerst in de wateren om Groenland in 1579 en later in de jaren rond 1606. Men was op zoek naar nederzettingen van Noormannen. Dit was tevergeefs en Groenland leek weinig te bieden. Daarom was 1736 pas sprake van een volgend bezoek. Men wilde aan buitenlandse vissers duidelijk maken, dat Denemarken regeerde in de streek. Dit maakte men duidelijk met de eerder vermelde Blaa Heyren. Het zou tot 1859 duren, voor een volgend bezoek werd afgelegd. Daarna werd frequenter een bezoek

afgelegd, omdat Amerikaanse vissers illegaal visten. Tussen 1895 en 1912 was het rustig.

Tussen 1912 en 1920 had de Deense regering de handen vol aan Europa. Vanaf 1924 werd een vaartuig permanent gestationeerd in Groenland, uitgezonderd in de Tweede Wereldoorlog. De mari-



ne was ook betrokken bij hydrografisch onderzoek. Tussen de beide wereldoorlogen



Triton

kwamen vliegtuigen in gebruik. In 1976 kwamen schepen in de vaart die permanent een helikopter aan boord hebben.

Omdat het controleren van de visserij steeds hogere eisen stelde, werden in 1991 twee nieuwe schepen in de vaart genomen, waaronder de Triton. Ze zijn snel, hebben helikopters aan boord en kunnen dus ook een beslissende rol spelen bij reddingsoperaties.

- Op bladzijde 55 tot en met 57 is een samenvatting te lezen.

- Op bladzijde 59 staat een landkaart van Groenland met Deense en Groenlandse plaatsnamen.

- De postzegels met afbeeldingen van schepen zitten in klemstroken op bladzijde 60 en informatie over de zegels op bladzijde 61.

- Lijst van geraadpleegde bronnen voor de illustraties vindt u op bladzijde 62 en 63.

- Op bladzijde 64 staat een verwijzing naar de diverse geraadpleegde bronnen.

Warm aanbevolen voor de Groenlandverzamelaar. ISBN 87-989504-3-6 en 87-989504-7-9.