

Virkeligheden beror paa et heldigt Sammentræf af Omstændighederne, naar to Skibe kunne ansættes til dobbelt Reise. De her paapegede Vanstueligheder vilde falde bort, naar et af Skibene var forsynet med Dampkraft; dette vilde paa sin første Reise, der ikke behøvede at ansættes saa tidligt som for Seilskibene, kunne bestemmes ogsaa til andre Havne end de tre ovenfor omhandlede og vilde paa anden Reise kunne dirigeres til hvilkenjohmhelst Havn i Grønland. Endogaa Julianehaab vilde kunne ansættes som Havn for Dampskibet paa anden Reise, hvorved vilde være vundet en ikke ringe Fordel, da Julianehaab er særlig vanskelig at beseile, paa Grund af at Storisen den største Del af Sommeren ligger udfor den sydligste Del af Grønlands Kyst indtil Nord for Frederikshaab. De Seilskibe, der ere bestemte til Julianehaab, maa derfor i Reglen gaa indenfor Isen mellem Godthaab og Frederikshaab for derfra langs Landet at søge ned til Kolonien, og for at tilbagelægge denne forholdsvis korte Strækning bruge Skibene ofte længere Tid, end de have behøvet for at naae fra Danmark til Grønland; lignende Vanstueligheder møde i Reglen Skibene paa Hjemreisen. Til Besæilingen af Julianehaab udbræves derfor et baade stærkt og i alle Henseender velselende Skib; af Administrationens nuværende Skibe er næppe flere end et (Varsskibet „Nordlyset“) særlig stikket til Julianehaabsfarten. Et med Dampkraft forsynet Skib vilde derimod altid i langt kortere Tid og med større Sikkerhed end Seilskibene kunne tilendebringe Besæilingen af Julianehaab.

Med Hensyn til Ordningen af Besæilingen skal man endnu bemærke, at der iagttages den Forsigtighed, at Udsendingen til hver af Kolonierne, saa vidt det er muligt, fordeles i to Skibe, for derved at forringe Faren for, at Kolonien i Tilfælde af, at Skibet forliser eller tvinges til at gjøre Vendereise, kommer til at undvære hele sin Forsyning. Nødvendigheden af at iagttage denne Forsigtighed har oftere bekræftet sig. Men idet saaledes hver af Grønlands 11 Kolonier aarlig anløbes af 2 Skibe, og endvidere 2 Anlæg besæiles af et Skib, faae Skibene aarlig 24 Havne at anløbe, og mellem disse skal Udsendingen fordeles. Med dette for Øie vil det i Henshold til det ovenfor Anførte sikkert erkjendes, at Administrationen ved Ordningen af Besæilingen kan have Trang til, at et af de nuværende 8 Skibe er forsynet med Dampkraft. Opnaar man dette, vil man derved utvivlsomt kunne undgaa, hvad der ellers let vil blive nødvendigt, nemlig at anskaffe et 9de Skib eller i alt Tals jævnlige at fragte fremmed Skib. Dette Sidste er altid forbundet med forholdsvis store Omkostninger, navnlig da Assuranceselskaberne stille særlige Fordringer til Skibet for at tegne Assurance i denne Fart, og er tillige forbundet med ikke ringe Fare for Koloniernes Forsyning, da det fragtede Skib ikke tør ventes at være synderlig stikket til Seiladsen i grønlandiske Farvande, og dets Fører og Mandstabs er ubekjendt med denne Seilads. Befragtning af fremmed Skib til Koloniernes Besæiling bør derfor kun finde Sted undtagelsesvis, men ogsaa dette vilde det formentlig være muligt at undgaa, naar Administrationen havde et Dampskib til sin Raadighed; dette vilde nemlig for et enkelt Aar, naar Udsendingen og den øvrige Besæiling indrettedes derefter, kunne gjøre tre Reiser, og om der end med en saadan Ordning vilde være forbunden nogen Risiko for, at den paaregnede Besæiling ikke udførtes i sit fulde Omfang, vilde Risikoen dog ikke være større, end naar Varernes Overførsel stete med fragtet Skib.

Der er ovenfor henvist til, at Administrationen, naar et af Skibene var forsynet med Dampkraft, vilde opnaa forskjellige Fordele, der ere af den Besskaffenhed, at de kunne ansættes til Pengeværdi, om end denne, som man gjentagende skal erkjende, sikkert ikke vilde kunne veie op imod den ved det omhandlede Skib forarsagede Merudgift. Men ved det oftnævnte Skib vilde man tillige vinde en Fordel, der ganske vist ikke har paavisselig Pengeværdi, men desuagtet er af stor Betydning, nemlig en væsentlig Forbedring af Postforbindelsen med Grønland. Denne lader selvfølgelig nu meget tilbage at ønske. Det gjælder endnu som Regel, at man ikke er i Stand til samme Aar at besvare de fra Administrationen i Grønland modtagne Skrivelser, navnlig gjælder dette for Nordgrønland, hvis Post, for at afgaa hertil med det Skib, der gjør 2 Reiser, maa sendes med Kajak ned til Holstensborg eller Sukkertoppen, men jævnlig paa Grund af Isforholdene først naaer Kolonien efter Skibets Afgang. Endnu mindre er man i Stand til hernedefra at yde Hjælp i Hensende til Forsyningen eller i andre Retninger samme Aar, som man faar Underretning om, at Hjælpen behøves. Et Dampskib vilde derimod altid baade paa første og paa anden Reise kunne medbringe Post fra og til saavel Nordgrønland som Sydgrønland, ligesom Dampskibet paa sin anden Reise, om fornødent skulde gjøres, vilde kunne anløbe en