

# SKIBE I GRØNLANDSFARTEN

---

Af skibsinspektør *R. Tving*

## S/S „HANS EGEDE“

S/S „Hans Egede“ var et grønlandsskib, hvis navn i særlig grad har fæstnet sig i offentlighedens bevidsthed.

Skibet blev bygget hos Burmeister & Wain og sat i fart i 1905. Det var det første stålskib bygget til fart på Grønland, og som sådan faldt forsøget meget heldig ud. Der fortælles, at skeptiske kajakmænd forsøgte at skrabe i siderne for at overbevise sig om, at det virkelig var jern, der flød på vandet.

Traditionen om sejlføring også i maskindrevne skibe havde man dog ikke ovovet at bryde. „Hans Egede“ blev rigget som tremastet topsejlskonnert, men allerede efter prøve-sejladsen blev ræerne rigget ned. Mange år senere blev også skibets midterste mast fjernet som overflødig.

Skibets maskine var ret kraftig og kunne med sine 550 hk. give skibet en fart af 10 knob under gunstigste forhold.

„Hans Egede“s tonnage var 900 brutto, 506 netto, og lasteevnen var ca. 600 vægttons plus 120 tons bunkerkul.

Oprindelig var der plads til 16 passagerer, men senere ændringer af apteringen satte skibet i stand til at medtage 24 personer.

Gennem 22 år var „Hans Egede“ grønlandsflådens største, hurtigste og mest moderne skib, og adskillige kendte personer eller ekspeditioner har rejst med dette. Mest opmærksomhed vakte vel den amerikanske polarforsker, dr. Cook, der ved ankomsten til København fik en storslået modtagelse som den første mand, der havde været ved nordpolen. Kort tid efter blev han frakendt æren og betragtet som en svindler.

Da „Hans Egede“ i disse førkrigsår var det eneste skib med passagerkapacitet af nogen betydning, blev skibet også benyttet til mere repræsentative formål. Således rejste ministrene Sigurd Berg og mange år senere Hauge Vestgrønland rundt på inspektion med „Hans Egede“.

Det var i anledning af førstnævnte rejse, at en lille vandet vits cirkulerede i ordskiftet: „Hvilket skib rejser minister Berg med?“ „Med „Hans Egede“.“ „Aa, med hans eget skib, ja naturligvis.“



„Hans Egede“ i skibets nordligste havn i Grønland: Upernavik

Foto: Chr. Vibe

Af hensyn til sejlads i is var „Hans Egede“ meget svært bygget og havde en særegen form, som blandt andet medvirkede til at gøre skibet stift med hårde bevægelser i søen.

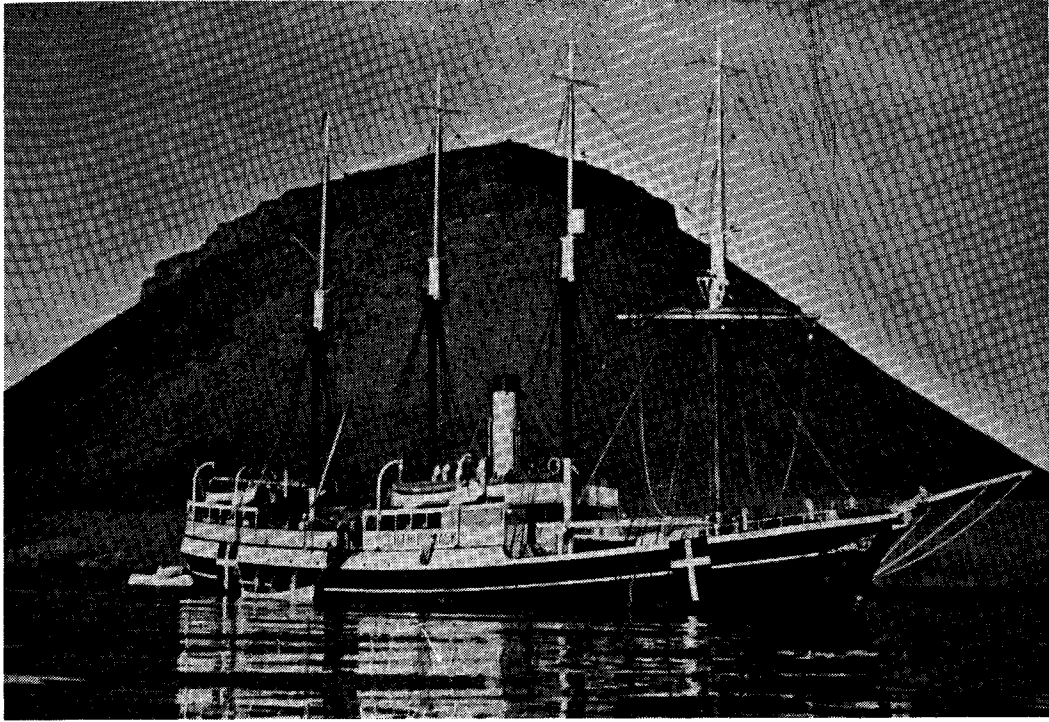
„Hans Egede“ var med rette berygtet for sin slingren, og onde tunger påstod, at skibet efter rejsen vedblev at slingre hjemme i trangraven længe efter ankomsten.

Oprindeligt var skibet af ishensyn ikke forsynet med slingrekøle, men sådanne påsattes i midten af tyverne. På forespørgsel om, hvorvidt de nye slingrekøle nu havde gjort nytte, svarede første maskinmester: „Ja, nu slingrer „Hans Egede“ meget bedre.“

På en sen efterårsrejse fik „Hans Egede“ i Julianehaabslugten en svær sø over, der bogstaveligt talt overskyldede skibet fra stævn til hæk. Der skete betydelig ovenbords skade. Gelændere blev trykket fladt ned mod dækket, nogle af bådene blev slået løs og gik tabt, og en svær båddavid knækkede som en pind og forsvandt, medens alt i kahytten sejlede rundt i en blanding af vand og glasskår. Alligevel klarede skibet sig godt i denne forrygende storm som i så mange andre i Kap Farvels barske egne.

Under krigen nåede skibet at komme af sted fra København, før den tyske besættelse fandt sted. I de følgende par år sejlede „Hans Egede“ derfor i kystfart i Vestgrønland og i fart på Amerika, men i 1942 mødte skibet sin skæbne.

Den 27. februar afsejlede skibet fra Ivigtut bestemt til nordamerikansk havn, men



*„Gertrud Rask“ i skibets nordligste havn i Grønland: Thule, hvortil det gjorde en enkelt rejse i krigsåret 1940*

Foto: Chr. Vibe

nåede aldrig sit bestemmelsessted. „Hans Egede“ blev et af ofre for den tyske undervandskrig mod værgeløse handelsskibe. Skibet gik ned med hele sin besætning på 23 mand blandt hvilke flere af grønlandsfartens ældre veltjente skibsofficerer, ligesom der også var 3 grønlandske besætningsmedlemmer om bord. Det var et smerteligt tab for den grønlandske skibsfart, der kort forinden havde mistet s/s „Gertrud Rask“.

### S/S „GERTRUD RASK“

S/S „Gertrud Rask“ blev bygget i Nakskov som firmastet dampskonnert og søsat i foråret 1923. Oprindeligt var skibet påbegyndt som motorskib for Østasiatisk Kompagnis regning men fik efter købet motoren ombyttet med en triple-expansion dampmaskine på 380 hk. af hensyn til sine fremtidige opgaver som ishavsskib.

Allerede på prøveturen fra Nakskov til København havde „Gertrud Rask“ et uheld, idet skibet en diset morgen gik på grund på Hatterrevet i det nordlige Storebælt. Der skete dog ingen større skade, skibet blev taget af grunden og fortsatte til København.

Skibets første rejse foretoges samme sommer og havde især som opgave at føre den første større rigsdagsdelegation til Grønland. Dette var i sig selv en festlig indvielse af det

nye skib, der besøgte en stor del af de større og mindre pladser i Vestgrønland og overalt blev modtaget med jubel og velkomst. Det var en helt igennem vellykket jomfrurejse — skibets beholdning af spiritus og toiletpapir slap alt for tidlig op, så der måtte telegraferes efter ny forsyning.

Hverdagen fulgte efter festen og blev til 20 års god tjeneste for „Gertrud Rask“, der blandt andet gjorde en betydelig indsats i besejlingen af østkysten, hvor tonnagebehovet efter anlæggelsen af Scorebystationen voksede mærkbart.

„Gertrud Rask“ var på 662 bruttotons, 378 nettotons og lastede inclusive bunkers ca. 600 vægttons. Dimensionerne var  $155,5 \times 34,5 \times 14,5$  feet, og der var plads til 20 passagerer og til disse indrettet en smuk og hyggelig spisesalon holdt i hvid lak med guldlister. Denne salon blev rammen om mange hyggelige stunder og muntre aftener.

„Gertrud Rask“ udførte til stadighed 4 à 5 rejser pr. år og sattes særlig ind på de havne, hvor isen lagde hindringer i vejen, foruden østkysten de tidlige rejser på Julianehaab og Nordgrønlands forårsbesejling.

To år i træk (1927—28) mistede skibet skruen i Julianehaabslugtens storis. I begge tilfælde klarede skibet sig hjem for sejl alene og viste sig da som en fortræffelig sejler, når bare vinden var godt kraftig. Således skulde skibet i et af tilfældene bugseres hjem fra Lindesnæs af „Gustav Holm“, men da „Gertrud Rask“ samtidig førte sejl, og vinden var frisk, havde bugserbåden svært ved at holde trit med det bugserede skib.

Også i Østgrønland har „Gertrud Rask“ haft vanskelige opgaver og lå således en gang 12 dage fast i isen ind til Angmagssalik.

Adskillige større og mindre ekspeditioner har gjort turen til eller fra Grønland med „Gertrud Rask“, blandt andre Watkinsekspeditionen, hvis leder på sin anden rejse omkom i kajak en uges tid efter ankomsten til ekspeditionens base i Lakefiord.

I 1940 afsejlede „Gertrud Rask“ fra København den 20. marts og ankom til Grønland den 9. april, dagen for tyskernes besættelse af Danmark. Skibet blev derefter benyttet dels i grønlandsk kystfart, dels i fart på Amerika. Under krigsforholdene var skibet dog lidet egnet til den konvojsejlads, som var nødvendiggjort af tyske undervandsbådes operationer i sejlruterne til de amerikanske havne.

Den 31. januar 1942 afsejlede „Gertrud Rask“ fra New York med fuld last bestemt til Holsteinsborg, men den 7. februar strandede skibet i stormfuldt vejr på „Baccaro rock“ i Nova Scotia. Skibet blev totalt vrag, men hele besætningen blev reddet. Dette altfor tidlige tab af et godt skib var indirekte forårsaget af undervandskrigen, der tvang skibe udenfor konvoj til at vælge mere risikable sejlruter tæt langs kysten.