

# SKIBE I GRØNLANDSFARTEN

---

Af fhv. skibsinspektør *R. K. Tving*

## *S/S „Gustav Holm“*

Skrueskonnerten „Gustav Holm“ blev bygget i København i 1893 til Kryolit Mine- og Handelsselskabet og sejlede på Ivigtut under navnet „Fox II“ indtil 1924, da selskabet satte et nyere skib, „Fox III“, i fart.

I 1924 gik skibet under navnet „Grønland“ og med kaptajn Ejnar Mikkelsen som ekspeditionschef til Scoresbysund for at grundlægge en ny koloni på dette sted.

Ældre læsere vil mindes, at rejsen fik et ret dramatisk forløb, idet skibet fik havari i isen, fik ror og rorstævn knust og måtte foretage hjemrejsen ved hjælp af et nødror.

Den følgende vinter blev skibet overtaget af Grønlands Styrelse, og navnet blev ændret til „Gustav Holm“. I begyndelsen blev skibet sat ind i den almindelige besejling af Grønland, men anvendtes senere til ekspeditionsformål.

Under verdenskrigen lå „Gustav Holm“ sammen med flere andre grønlandsskibe oplagt i København, hvor man en dag så en forbisejlende tysk marinebåd stoppe op ved skibssiden, hvor bådens besætning gav sig til at skrabe i ishudspladerne, som til tyskernes øjensynlige skuffelse viste sig kun at være af jern. De havde håbet at finde kobber, men fik en lang næse.

Efter besættelsens ophør blev „Gustav Holm“ igen benyttet til kystsejlads i Vestgrønland og besejling af Østgrønland, indtil skibet i 1950 gjorde sin sidste rejse til Ellæ og Nyhavn.

„Gustav Holm“ var en del større end „Godthaab“, idet tonnagen var 409 brutto og 217 netto tons. Dimensionerne var 144,7 × 28,0 × 15,1 feet. Maskinen var en høj- og lavtryks dampmaskine på 230 hk, der næppe formåede at give skibet mere end 6 knobs fart under de gunstigste forhold. Desuden havde skibet en ikke ringe sejlføring, der under heldige vindforhold kunne yde en god hjælp ved fremdrivningen.

I betragtning af skibets størrelse og byggemåde var passagerkapaciteten stor, idet skibet havde plads til 25 — dog for de flestes vedkommende i store fælleskabiner på forbanjen.

Gennem de første 30 år af sin eksistens besejlede skibet som allerede nævnt Ivigtut og gjorde her fortræffelig fyldest som det meget sværtbyggede og solide fartøj, det var. Det

tilhørte åbenbart den tidsalder, da man byggede skibe af træ og bemandede dem med mænd af jern.

Til nærmere belysning heraf tjener, at man — d. v. s. skibsføreren — foragtede den blødsødenhed, der i visse skibe var begyndt at finde udtryk i lukket bro eller styrehus.

Nej, en rigtig sømand skulle ud i kulden og den friske blæst. Så var man mindre udsat for at falde i søvn. Derfor var der i hine gamle dage kun et åbent brogelænder omkring skibets kommandobro, og der måtte end ikke påsættes skjulsejl af sejldug. Rygtet fortæller, at kulden en gang var så skrap, at andenstyrmanden besvimede på broen. Vagtmandskabet fik ham kaldt til bevidsthed igen, og så fortsatte han sin kolde tørn. Skipperen måtte endelig ikke underrettes om, hvad der var sket. Nå, sådan var sølivet i gamle dage, hårdt, men friskt.

„Gustav Holm“ var et forbavsende heldigt skib, der så vidt vides aldrig har været ude for større havarier bortset fra førnævnte rorskade.

Igennem trediverne blev det „Gustav Holm“s opgave at være førerskib under de store ekspeditioner til Nordøstgrønland under dr. Lauge Kochs ledelse. Også her havde skibet mange drøje ture gennem isen, men klarede sig altid velbeholden ud og hjem.

En lille anekdote fortælles fra en af disse rejser. Efter et anløb af Akureyri i Nordisland skulle skibet fortsætte rejsen, og under afsejlingsmanøvrerne bakkede kaptajnen for at komme klar af kajen. Andenstyrmand, som skulle passe agterskibet, var ikke opmærksom på, at agtertrossen slækkede op og tilsidst kom i skibsskruen, der måtte stoppes. Kaptajnen kom agter og sagde rolig og behersket til styrmanden: „Nå, De vidste måske ikke, at skibet har skrue i denne ende, lille De?“

Det gik med „Gustav Holm“ som med „Godthaab“ — skibene stod foran et stort eftersyn, der ville blive for bekosteligt i forhold til den anvendelse, man i fremtiden kunne gøre af dem. I 1951 blev „Gustav Holm“ derfor solgt til en finsk køber, der indrettede skibet til islandsfiskeri. Skibet har senere på sine rejser anløbet København og synes stadig at være i brugbar stand til sit nye formål.