

## S/S „GODTHÅB“

---

Af skibsinspektør *R. Tving*

**F**or sejladserne på Grønland blev den anden verdenskrig afslutningen på en hundredårig besjlingsmåde, der forudsatte anvendelse af mindre, men stærktbyggede ishavsskibe.

Helt op til de seneste år havde man disse gamle, sværtbyggede træskibe, der trods begrænset maskinkraft og ringe komfort igennem mere end en menneskealder havde gjort god fyldest, og der fandtes ikke nogen egentlig motivering for ombytning med større og mere moderne skibe.

Transportbehovet var før krigen stadig ret begrænset, hvor det siden er meget stærkt forøget. Dette i forbindelse med tidens mange tekniske fremskridt på skibsfartens område har nu gjort de gamle grønlandsfarere håbløst forældede.

Det kan have sin interesse at opfriske minder om disse gamle skibe, der i så mange år før radioens fremkomst var de eneste bindeled mellem Grønland og Danmark.

Af de endnu i Handelens besiddelse værende skibe er s/s „Godthåb“ det ældste. Dette skib blev bygget i 1897—98 i Sandefjord i Norge — efter sigende for assurancesummen for det forliste skruebarkskib „Castor“ — derfor blev „Godthåb“ kun et lille skib.

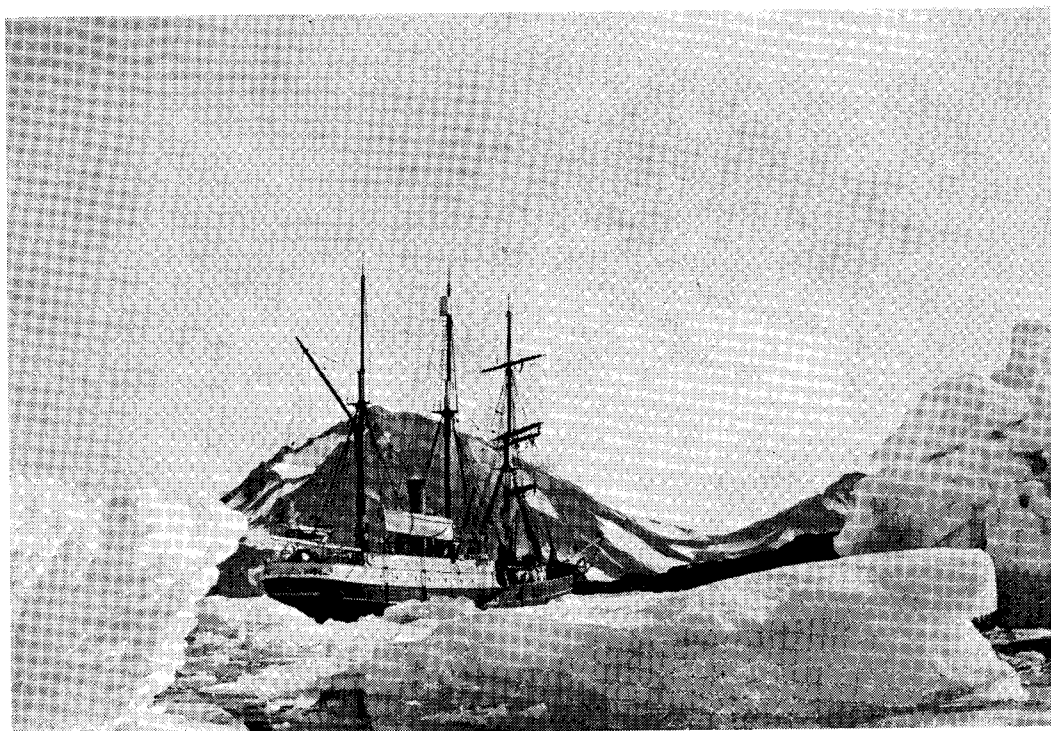
Skibet måler 287 brutto, 162 netto registertons. Dimensionerne er 115,5 × 25,1 × 12,7 feet. Den gamle høj- og lavtryks dampmaskine med sin 2-bladede propel er på 240 indic. hk.

I kahytten er der nu kun 2 passagerkamre med 2 køjepladser i hver, efter at andre kamre i tidens løb er blevet taget ind til radiostation o. a. Under skibets anvendelse til forskellige ekspeditionsformål har der desuden været indrettet interimistiske beboelser til et betydeligt antal ekspeditionsdeltagere på forbanjen, men pladsen var knap og bekvemmelighederne yderst beskedne.

Trods sin lidenhed var s/s „Godthåb“ et fortræffeligt skib. Vel var pladsen knap, og det var småt med komforten, men der var en egen hygge ombord, som man mindes med glæde. De ombordværende havde det som een stor familie, der havde god tid til at lære hverandre at kende.

Den senere tids jag kendtes ikke af den simple grund, at vind og vejr og maskinens begrænsede kraft satte en naturlig grænse for skibets præstationer.

Under rolige vejrforhold kunne skibet gøre en fart af ca. 7 knob, men der skulle ikke megen modvind til, før „Godthåb“ måtte lægges bidevind for sejl og maskine.



*S/S „Godthåb“ i storisen*

Men fra besætningens synspunkt var „Godthåb“ absolut et ønskeskib. Alt var af håndterlige dimensioner, sejlkraften overkommelig at manøvrere med og maskinen af beskedent og let overskueligt format, kort sagt et skib, hvor „hyren drejede og kokken bakkede op“, som søfolk plejede at sige om et tilfredsstillende skib.

Kaptajnen er jo altid den, som har mest travlt med at komme frem. I årene umiddelbart efter første verdenskrig fik „Godthåb“ en fører, som indtil da kun havde sejlet med sejlskibe. Han havde ventet sig noget ganske andet af et dampskib og mente at være kommet fra dynen og i halmen, da „Godthåb“ et efterår med vedholdende østenvind præsterede en hjemrejse fra Vestgrønland på 42 døgn, hvorunder man i et par uger lå med slukket fyr under kedlen på grund af kulmangel.

For mindre søstærke passagerer kunne en sådan rejse være noget af en prøvelse. Et offer for skibets livlige bevægelser gav „Godthåb“ det meget betegnende kælenavn „sodavandsproppen“, for skibet kunne virkelig som en prop på vandet bevæge sig i alle mulige retninger samtidig.

„Godthåb“ var et fortræffeligt ishavsskib, der både ved sin evne til at sno sig mellem isflagerne og ved sin styrke og form var særdeles velegnet til en dyst med de østgrønlandske ismarker.

I mange år var en af skibets vigtigste opgaver at besejle Angmagssalik den ene gang om året, hvor der var forbindelse med denne østgrønlandske koloni.

Skibets besøg var altid en stor begivenhed for befolkningen, der i skibstiden i betydeligt tal mødte op fra distriktets udsteder og bopladser. Som et kuriosum kan omtales østgrønlandernes stærke interesse for skibets mangeårige første maskinmester, en mand af en anseelig livvidde, der efter sigende år efter år vakte de indfødtes forbavselse og beundring.

S/S „Godthåb“ gik ud på sin jomfrurejse i august 1898 og kom hjem fra sin sidste rejse i september 1951. I denne mere end halvhundredårige periode har skibet udført lidt over 60 grønlandsrejser — ikke noget imponerende tal i vore dage, da skibene udfører indtil 8 rundrejser pr. år. Men når man tænker på nutidens grønlandstrafik, må man med et smil mindes, at lille s/s „Godthåb“ i årene 1898—1904 ubestridelig var grønlandsfartens admiralskib.

Nu ligger den gamle skude på andet år ved bolværket i Christianshavns kanal og venter på, hvad der i fremtiden skal ske med den.

Bliver det ophugning eller nye opgaver på andre felter?