

## DET NYE GRØNLANDSSKIB - LIDT AF EN REVOLUTION

---

Af redaktør *Finn Borberg*

Til januar skal Den kgl. grønlandske Handels nye skib være færdigt til at sætte ind i sejladsen. Stabelafløbningen er fastsat til den 13. august. Indtil da er skibets navn en hemmelighed, men det vides dog, at det ikke bærer et navn med ahner i grønlandsfarten. Man har gennemgået alle de gamle grønlandsfareres navne uden at finde et, der passede.

Det nye skib har været omstridt, siden det endnu kun befandt sig på tegnebordet. Der blev rettet angreb mod regeringen, fordi man overhovedet gav sig af med at bygge skibet, i stedet for at overlade det til privat initiativ at besejle Grønland på charterbasis.

Der blev også rettet en konkret kritik mod visse af projektets detaljer. Diskussionen står om helsvejste skibe kontra skibe, hvis svejste plader er nittet på spant. Grønlandske Handel hævder, at et skib af størrelse som nybygningen er solidest, hvis pladerne er nittet på spant, således som finsk skibsbygning i betydelig udstrækning gør. Finske skibsbyggere har store erfaringer med isforstærkede skibe. Nordmændene helsvejer derimod, og hovedkritikeren, skibsreder Knud Lauritzen, har i høj grad hentet impulserne til sine ishavsskibe fra norsk skibsbygning.

I foråret havde Grønlandske Handels skibsinspektion iøvrigt mulighed for at studere problemet i praksis, da „Umanak“ fik sine store buler i isen. Ved den lejlighed konstateredes det, at spantenitningerne i dette skib havde stået deres prøve. Naglerne var ikke revet ud eller utætte, skønt pladerne var meget stærkt presset og bøjet. „Umanak“'s læk var en revne i selve pladen.

Iøvrigt er det nye skib betydeligt tykkere i pladen end de andre grønlandsskibe. Isforstærkningen er ca. een tomme tyk, nemlig 25 mm hele vejen fra for til agter. Til sammenligning tjener, at „Disko“'s plader er 16 mm og „Umanak“'s kun 13½.

Det nye skib har en form, der gør det velegnet til sejlads i svær is. Selvom man aldrig kan opnå træskibets elasticitet i et stålskib, regner man med, at nybygningen skulle kunne få en lang og god levetid med mange ture gennem isen til

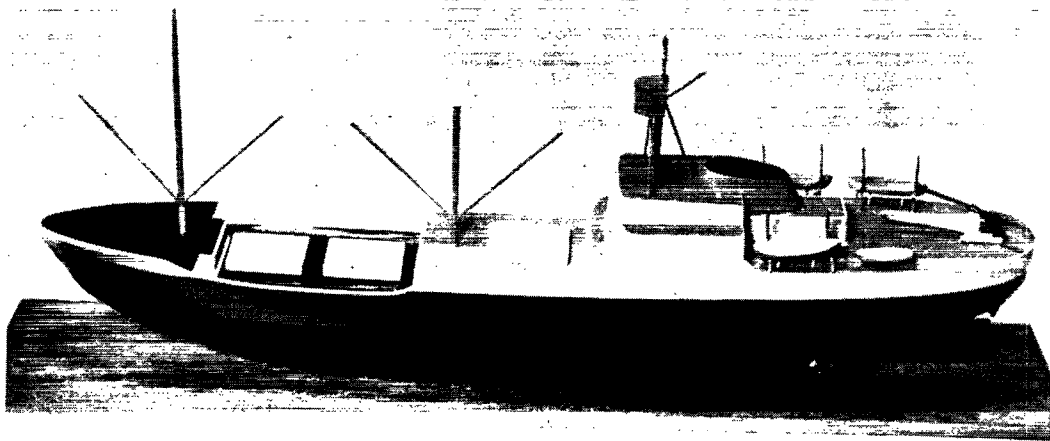
Scoresbysund og Angmagssalik samt til Julianehåb i storisperioden. Den skibskyndige vil genfinde noget af „G. C. Amtrup“s ægform i nybygningens undervandsskrog. Det kommer antagelig til at give lidt for livlige bevægelser i søen, men den runde form er uundgåelig i et ishavsskib. Af samme årsag er stævnen ikke skarp, men temmelig buttet, og det samme gælder agterenden, som er forsynet med iskniv og finner, der skal beskytte skruen. Roret bliver til at montere af, uden at skibet skal i dok.

Det var Den kgl. grønlandske Handels drøm at få et skib med dieselelektrisk maskineri. Men det ville koste en mill. kroner ekstra, og det har man givet afkald på. Fordelen ved dieselelektrisk maskine i ishavsfart ligger bl. a. i, at det tillader propellen at gå ganske langsomt, ned til 16 omdrejninger i minuttet. Man kan samtidig stille et elektrisk relæ således, at det falder automatisk ud ved modstand fra propellen. Hvis den skærer i is, stopper fremdrivningen straks, hvorved man kan skåne den og måske slippe for hak og bøjede blade.

Det konventionelle dieselsystem i det nye skib tillader ikke akselen at gå så langsomt rundt som ønskeligt. Derfor har man valgt et svensk patentsystem for stilbare skrueblade, således at skibets fremdrivning ikke er direkte afhængig af akselens omdrejningsantal. Iøvrigt er stævn, hæk og skrueaksel stærkt overdimensioneret i styrke. Det kan nævnes, at skruestævn og rorstævn får 100 pct. større modstandsmoment end *Veritas Ice Class I* kræver. Den stålstøbte stævn får 300 pct. større styrke end normalt for klassen.

Det nye skib bliver det længste i grønlandsfarten. Det er 87,80 meter langt, altså ca. 10 meter længere end „Umanak“, men stadig så lille, at det kan manøvrere i alle grønlandske havne. Rorsystemet er således indrettet, at roret kan lægges ekstra hurtigt i borde. Af sikkerhedsårsager får det dobbeltbund fra forpeakskod til agterpeakskod, det inddeles i otte vandtætte sektorer, og der bliver et omfattende brandalarmerings- og slukningssystem med vand og kemikalier. De tre lasteluger bliver af stål, som udføres glat med dækket og tættes med gummipakninger. Både skrog, dæk og dækshuse bygges af stål - undtagen styrehusfronten, som er af aluminium.

Det nye skib får en form, der minder en del om J. Lauritzens ishavsskibe. Passageraptering, dækshuse og skorsten er agterude. Promenadedækket skyder sig noget frem foran overbygningen, men derefter sænkes niveauet eet dæk. Længere fremme hæver bakken sig igen et dæk op. Hensigten med dette arrangement er at give plads for de mange kuttere og motorbåde, som skibet i tidens løb skal transportere til Grønland. Hvis man havde ført promenadedækket helt forover, ville de største af kutterne antagelig komme til at rage så højt op, at de dækkede for det frie udsyn fra kommandobroen.



*Model af det nye grønlandsskib. Bemærk helikopteren på agterdækket.* Foto: Nordisk Pressefoto

Som på alle moderne skibe er det meste af kommandobroen overdækket og lukket. Der er en smal, fri brovinge på begge sider. Men iøvrigt er det meningen, at skibet skal kunne styres helt og holdent, både fart og kurs, fra den lukkede ud-kigstønde, som placeres i toppen af en tyk mast oven på kaptajnshuset. Indvendig i denne mast går en lejder op til den vel isolerede, elektrisk opvarmede tønde, hvor ruderne har varmetråde, og hvor kaptajnen eller styrmanden vil befinde sig omtrent som i cockpittet på et fly. Her er der instrumentbord med vippestyring, rorviser, direkte omstyring af skruen samt visning af skruebladernes stilling, fyldningsregulering for hovedmotoren, olietryk på skruen, gyrorepeater, højttaler-telefon, tryk for tyfon, kortbord med lys og fjernstyring til den store projektør på fokkemasten.

Oven på tønden sidder radaren, men i selve tønden kan den ikke aflæses. Det anses ikke for nødvendigt, da tønden kun skal bruges til issejlads.

Det bedste hjælpemiddel for kaptajnen under sejlads gennem isen er et helt andet og ganske moderne, som er projekteret, men ikke bevilget endnu: en helikopter. Der er plads til, at den kan lande og tøjres på agterdækket, hvor den skulle være godt i læ. Hvis det lykkes at få et helikopter-arrangement, kommer det til at betyde, at skibet bliver helt uafhængigt af flyvevåbnets isrekognoscering. Flyvernes virksomhed i Grønland har jo vist sig forbundet med betydelige vanskeligheder i den sidste tid.

Med nybygningen får grønlandspassagererne for første gang et skib, der byder alle den samme komfort, en jævn fordeling af passagererne i eet enkelt område med omtrent lige gode kamre og med tilstrækkelig plads i salonerne. Der er 60 køjer - med skumgummibund og omhæng i moderne tekstiler. Men der er 66 pladser i spisesalonen og 64 i rygesalonen, hvor der iøvrigt bliver indrettet pladespiller og smalfilmsanlæg. Der bliver også en lille børnesalon.

Den norske skibsarkitekt Tangen har stået for interiørerne. I samarbejde med Grønlandske Handel og ministeriets arkitekter har han fundet frem til en serie lyse, smukke farver, som går igen i forskellige nuancer, der veksler fra gang til gang i skibet, fra stolerække til stolerække i salonerne. Man har lært en del af anden moderne, dansk passagerskibs-indretning. Træværket indvendig i skibets beboelsepartier bliver hovedsagelig teak, som er let at vedligeholde, og som bevarer sit præg gennem tiden. Både passagerernes og besætningens opholds- og spiselokaler er grupperet omkring en elevator til pantry og kabys, så man slipper for at føre maden omkring på dækkene.

Det kendte system med fast servering og ingen adgang til at købe ekstra spiritus gennemføres også på det nye skib. Det er en præventiv forholdsregel på rejser med et temmelig blandet publikum. Der kommer imidlertid en kiosk på skibet, hvor man hos hovmesteren kan købe forfriskninger uden alkohol.

Med det nye skib bryder Den kgl. grønlandske Handel på mere end een måde med fortiden. Det er således indrettet, at det på een østkystrejse kan forsyne Scoresbysund og Angmagssalik, og det får både kølelast, fryselast, olielast og stykgodslast, så det kan bringe en meget blandet godsmængde op - og transportere store kvanta frossen fisk hjem fra Grønland i en jævn strøm hele året. Bruddet med fortiden symboliseres ikke blot af den helikopter, som antagelig nu og da vil stå på agterdækket. Selve skibets farve bliver en anden. Hidtil har skibene under harpunflaget været sorte med hvid stribe. Det nye skib bliver malet med en klar rød farve for kunne ses langt bort i ismasserne.