

N. E. Lindeberg: S/S GUSTAV HOLMs sidste rejse til Grønland

På venners opfordring nedskrev Ejner Lindeberg i 1975 den beretning, han så ofte havde givet af sin mest farefulde færd gennem storisen til Nordøstgrønland. Som få kendte Lindeberg til sejladsen på Grønland. Efter mange år som skibsfører for Kgl. Grønlandske Handel kom han til KGH's skibsinspektion og tog sig her af regnskaberne for de chartrede skibe og kystskibene på Grønland. N. E. Lindeberg døde 1978.

I sommeren 1950 stillede Grønlands Styrelse endnu en gang det aldersstegne og sejlførende dampskib GUSTAV HOLM til rådighed for geologen Lauge Kochs ekspeditioner, og dette er beretningen om skibets sidste rejse, på hvilken jeg gjorde tjeneste som 1. styrmand. Det var meningen, at den gamle grønlandsfarer skulle hugges op ved rejsens afslutning efter sin lange tjeneste i et af verdens farligste farvande.

GUSTAV HOLM, ex GRØNLAND, ex FOX II, var bygget i København af eg og bøg og rigget som barkentine, i 1950 som tremastet skonnert, og udstyret med en dampmaskine på 230 HK. Kulforbruget var ca. 4 tons i døgnet, hvilket gav en fart af 6 knob uden sejl i roligt vand. Dødvægtstonnagen var 420 tons, heraf 120 tons bunkers. Under navnet FOX II tilhørte skibet først kryolitselskabet Øresund og sejlede i 30 år på ruten Ivigtut-København.

Som GRØNLAND og med kaptajn Ejner Mikkelsen som ekspeditionschef sejlede barkentina i juli 1924 til Østgrønland for at anlægge kolonien Scoresbysund, for at den kunne tjene som base for de første geologiske undersøgelser. I december samme år blev skibet købt af Grønlands Styrelse og navnet forandret til GUSTAV HOLM. I 1933 var GUSTAV HOLM i Danmarkshavn, den nordligste besejlingshavn i Østgrønland, og da isforholdene dette år var meget gunstige, sejlede GUSTAV HOLM videre mod nord for at udforske kysten. Først da ismasserne helt stoppede skibet, vendte det på 79° 05'N., 17° 49' V. Intet grønlandsskib havde til da været så langt mod nord på Grønlands Østkyst.

S/S GUSTAV HOLM var 57 år gammelt, da skibet stod ud på sin sidste rejse til Grønland, og nogen modernisering havde ikke fundet sted. Kamrene var små, mørke og spartansk udstyrede, officersmessen var meget lille, her spiste også passagererne. Og når der var mange med, måtte der spises i 3 skift. Salonen var forbeholdt officerne, her gik mesanmasten ret ned gennem bordet, stole og sofa var betrukket med rødt plyds, (det røde kabinet). Dæksbesætningen boede i et dækshus med lukaf og messe ud i eet, det lå på forkant af kabyssen, hvis skorstensrør gik op gennem



S/S GUSTAV HOLM, der var rigget som barkentine indtil sin sidste rejse, ligger for anker i Mackenziebugten efter at have bragts udrustning til Lauge Kochs geologiske ekspeditioner i sommeren 1938. (Foto H&S).

The S/S GUSTAV HOLM, which was rigged as a brigantine until its last voyage, lying at anchor in Mackenzie Bay after having delivered equipment to Lauge Koch's geological expeditions in the summer of 1938. (DMM)

bestiklukafet og opvarmede dette, telegrafisten boede på sin station agten for broen, for ude under dækket var afsat en kneben plads til 25 passagerer, der var dårlig ventilation og ringe dagslys gennem nogle små dæksglas. Beboerne kunne ikke undgå at blive våde i dårligt vejr, når de skulle hen agter og spise, men det var ikke turister

som rejste med GUSTAV HOLM, det var folk, som skulle arbejde på Grønland og som her fik en lille forsmag på de primitive forhold de fleste gik ind til. Der var åben bro med et lille styrehus, hvor det store håndrat optog det meste af pladsen. Der var 2 redningsbåde, en jolle og en motorbåd. Bådene blev også brugt til ilandsæt-



Artiklens forfatter, styrmand i KGH Ejner Lindeberg fotograferet 1949.

The author of the article, Ejner Lindeberg, first-mate for the Royal Greenland Trade Department KGH, photographed in 1949.

ning af gods på åben kyst, endvidere var der 2 stokankre, is ankre og et reserveror, isforstærkning i stævnen bestående af svære jernskinner og ikke at forglemme istønden på fokkemasten.

Tirsdag den 13. juni 1950 begyndte vi tilrigningen, skibet havde været oplagt og alt inventar var anbragt i et af de gamle pakhusse på Den kgl. grønlandske Handels plads.

På agterdækket blev der lavet en stald til 15 heste, som vi skulle have om bord, når vi anløb Island for vand og bunkers, de skulle slæbe godset fra kysten op til depotet i Kong Oscars Fjord, her havde Lauge Koch

sin station på Ella Ø. Da vi ikke kunne se bort fra den mulighed, at vi kom til at overvintrere, havde vi nødproviant i lasten, endvidere havde vi geværer, ammunition og fiskegrej for at strække provianten om det skulle gå så galt.

Det er helt utroligt hvad sådan et lille skib kan rumme, når alt bliver stuvet omhyggeligt, vi havde havnearbejdere til at stuve godset i lasten, hvor 2. styrmand havde opsyn med, at selv det mindste rum blev udnyttet. Jeg havde tilsyn med udrustningen til redningsbådene, navigationsmaterialet, afkrydsning af inventar, pengeudbetaling til besætningen og hvad der ellers kunne falde for, bådsmændene tog sig af sejlene og dæksstores.

Hovmesteren, maskinmestrene og telegrafisten varetog, hvad der hørte under deres domæne, og over det hele stod kaptajnen, som ikke blandede sig, når alt gik som det skulle, men var der noget at udsætte på arbejdet, lagde han ikke fingrene imellem. Han kunne virke studs, men var i virkeligheden meget omgængelig, han var en dygtig ishavsskipper med mange års erfaring. Mit kendskab til issejls var af nyere dato, jeg havde som 2. styrmand i det nye moderne ishavsskib G.C. AMDRUP været med til besejlingen af Østgrønland i 1949, 2. styrmand var ny i grønlandsfarten.

Vi var nu nået så langt, at vi begyndte med indtagelse af dækslast. Den bestod af en del gods, som fyldte for meget i lastrummet og desuden fik vi reservekul i sække på dækket, da vore bunker var meget små. Den 30. juni om eftermiddagen var skibet tillastet, der blev gjort søklart, afsejlingen var bestemt til den næste dag kl. 10.

Lørdag den 1. juli, tørnede til kl. 7, rengøring og supplering af ferskvand, medtog 10 passagerer til Mesters Vig. De gjorde lidt vrøvl over bekvemmelighederne forude, nå, de 14 dage rejsen varer, mente de nok, at det kunne gå (de skulle blive kloge-re). Der var reception med et glas vin i salonen med ønsket om en god rejse, besøg af pårørende og præcis kl 10 lød det: »Lad gå for og agter«, rejsen var begyndt.

Vi skulle først til Akureyri i Island og indtage bunkers, vand og 16 heste. Da vi var ude i havneløbet, blev der givet 3 stød i dampfløjten og kippet med flaget, de hjemmевærende skibe svarede på samme måde. Det var en gammel skik, som nu er forsvunden.

Det var frisket noget op i Sundet, vind og strøm var imod, og skipperen mente, at det ikke kunne betale sig at holde på, så vi ankrede lidt syd for Helsingør, her lå vi ca. 1 døgn, så havde vinden trukket sig mere vestlig og nu gik det bidevind op gennem Kattegat. Rejsen op til Island var uden særlige oplevelser, vi gik 2-skiftet vagt, vejret var gennemgående godt, hyren drejede og kokken bakkede op, som man sagde, det var meget godt at komme til søs igen.

Den 12. juli ankom vi til Akureyri, telegrafisten havde meldt vor ankomst og alt var klart for en hurtig ekspedition. Vi fik kul og ferskvand, lidt ekstra proviant (lammesteg) og foder til hestene, som kom til sidst. De islandske heste er små, stærke og hårdføre dyr, men de har deres egen mening om tingene. Vi havde anbragt en bred platform fra kajen til agterdækket, den var ikke særlig stejl, da skibet kun ragede få fod op



Små stædige islandske heste trækkes ombord på GUSTAV HOLM, hvor de indkvarteres i en optømret hytte på agterdækket. (Fot. E.G.P. Pedersen)

Small stubborn Icelandic horses being pulled on board the S/S GUSTAV HOLM where they were stabled in a shack which had been hammered together on the stern deck. Photo E.G.P. Pedersen.

over kajen, men ikke tale om, at de ville gå om bord, en mand skød bag på og en trak i hovedet, men hesten strittede imod med alle fire ben, vi kunne naturligvis hive dem om bord i sejldugsslæng, men nu havde vi arrangeret det på anden måde og vi prøvede igen, vi fandt et par heste, som roligt gik om bord og så fulgte de andre efter, de fik en pæn modtagelse, der var dækket op med hør og havre og de blev snart hele besætningens kæledægger.

Den 14. juli afsejlede vi fra Akureyri, god vind, alle sejl sat, det var blevet køligt, vi

havde passeret polarcirklen og solen var over horisonten hele døgn. Fra min post på broen kunne jeg høre fra passagerernes kammer sungen: »Her er liv og glade dage, her går solen aldrig ned«. Passagererne havde fået fat i noget spiritus i Akureyri, der måtte ikke sælges spiritus om bord, skipperen kunne give mandskabet en flaske brændevin eller en flaske rom i ny og næ, når han mente, der var en anledning til det. Officererne og passagererne fik hver en snaps og øl til frokost og et glas vin til middagen, den vagthavende styrmand på broen fik te med rom på formiddagsvagten, kosten var god, det bødede lidt på de dårlige beboelsesforhold.

Vi havde en god besætning, ca. halvdelen havde sejlet i grønlandsfarten før, bl.a. bådsmænd, som var på min vagt, han var en god sømand og vi arbejdede godt sammen. Skipperen havde 2. styrmand på sin vagt, normalt gik skipperen ikke vagt, men under issejlads og som her, hvor 2. styrmand var ny i grønlandsfarten, var det nødvendigt, 2. styrmand var en samvittighedsfuld og dygtig sømand, men en del nervøs og mere blev han, da vi kom ind i isen, desuden var han lidt bange for skipperen, hvad han ikke havde grund til.

Et døgn efter vi havde forladt Akureyri sagde en af passagererne til mig: »Hvornår tror De styrmand, vi møder isen? det vil blive en interessant og spændende oplevelse.« Jeg svarede ham, at han tids nok kunne få sin lyst styret.

Vi var nu med mellemrum oppe i istønden og godt to døgn efter vi havde forladt Island kom skipperen ved vagtskiftet ned fra tøndens og sagde: »Ja, så er freden forbi,

vi har iskanten forude lidt om bagbord og langt ude om styrbord kan jeg skimte øen Jan Mayen.« Nogen tid efter kunne vi se isen fra broen, vinden var frisket lidt op og blæste ind mod iskanten, hvor søen stod som brænding mod en klippekyst. Vi stod stadig nordpå i respektfuld afstand fra iskanten, da strømmen var sydgående langs kysten, skulle vi ind norden for vort bestemmelsessted.

I over et døgn fulgte vi iskanten mod nord, enkelte gange havde vi nogle tætte snebyger, det meste af min vagt foregik i istønden. Jeg skulle varsko skipperen, hvis jeg mente, at vi havde en mulighed for at gå ind i isen, denne mulighed kom på skipperens vagt, hele besætningen kom på dækket, alle sejl blev bjærget, skipperen var i istønden, begge styrmænd på broen og en god mand til rors. Der viste sig en dyb bugt i isen, i bunden af bugten var isen presset tæt sammen, men på den ene side af bugten var isen spredt og store isskoser lå og duvede i dønningerne. GUSTAV HOLM slingrede skandækkene i vandet, jeg stod ved rorsmanden og kontrollerede, at skipperens ordre fra tøndens blev rigtig efterkommet og klar til at give et nap med ved det store håndrat, 2. styrmand passede telegrafer. »Styrbord lidt, støt så, støt for fanden, hårdt bagbord, let på roret, halv kraft o.s.v.« lød det oppe fra tøndens, sveden løb ned af ansigtet på rorsmanden, skønt han havde smidt det meste af tøjet, et sammenstød med et af de tusind tons store skoser ville forvandle GUSTAV HOLM til pindebrænde, ligeså de mindre skoser som rullede mere i dønningerne.

Efterhånden som vi kom længere ind i



Der er fundet ferskvand i en lomme i isen. Med en slange skal vandet nu suges op i skibets tomme vandtanke.

Fresh water has been found in a pocket in the ice and the water is now being sucked up with a hose into the ship's empty water tanks.

isen forsvandt dønningerne og vi kunne nu roligt ligge ved en isskosse, skipperen kom ned fra tønden. Det var dygtigt gjort selv af en ishavsskipper.

Det var blevet langt over spisetid, maskinen blev stoppet, der var en mand på dækket og resten gik til skafning, mandskabet fik en flaske rom hen i lukafet i dagens anledning.

Da vi havde spist i ro og mag uden slingregrejer på bordet, rejste skipperen sig op og sagde: »Nå, vi må videre«; og nu begynd-

te en lang og trælsom kamp mod isen. Der var store ismarker på flere km², det er havis oppe fra polarbassinet. Der var is fra de nordgrønlandske bræer, denne is bestod af høje isbjerge og så var der afbrækkede stykker is, såkaldte skosser der varierede fra små klumper til stykker på flere tusind tons, vind og strøm kunne skrue isen sammen i høje barrierer. Andre steder var der åbne render og spredt is, og der havde vi en mulighed for at komme igennem. Det skete, at vi kom ind i en blind rende, og så måtte vi prøve at komme tilbage, flere gange sad vi fast, engang var vi klemt halvt op på isen og lå med en slagside på ca. 20 grader, efter nogle timers forløb havde vind og strøm skilt isen, så gled vi i vandet igen. Skibet trak noget vand efter en sådan omgang, men tid efter andet blev skibet tæt igen, det er det gode ved træskibe, senere fik vi en mindre lækage i stævnen, som det ikke lykkedes os helt at stoppe.

Vejret skiftede, men for det meste havde vi godt vejr og det var lyst hele døgnet og der var ingen sø, en snestorm som varede det meste af et døgn undgik vi ikke, det lykkedes os at komme i læ af en mindre ismark, her lå vi i et lille indhak i isen for vores isanker trygt og roligt. Vi styrede mange forskellige kurser i isen med variabel fart, men vi fik alligevel sikre stedbestemmelser, observationerne blev taget på isen over kunstig horisont, vi avancerede desværre ikke meget.

Vore heste begyndte at hænge med hovedet, de åd ikke meget og når de havde lagt sig, kneb det med at komme op, nogle led af forstoppelse, de manglede motion. Pas-

sagererne som ikke havde andet at lave end at passe spisetiderne, blev sat til at trække hestene frem og tilbage på den begrænsede plads vi havde på halvdækket. Et par døgn havde vi følgeskab af en stor isbjørn med to halvvoxne unger, de havde fået fært af hestene, af og til så vi sæler som soled sig på isen.

Det var efterhånden svundet godt i vor ferskvandsbeholdning og når vi var tæt på en ismark blev der holdt udkig efter smeltevandsansamlinger i isen. Hvis vi så kunne komme så tæt på, at vore vandslanger kunne række, gik jeg ned på isen med en kop for at smage om vandet var fersk, det var det i reglen, så blev der lagt slanger ud og vandet blev pumpet ned i vore tanke og alle ledige pøse blev fyldt op. Mens dette foregik havde jeg vagt på isen med et ladt gevær, hvis en isbjørn skulle dukke op og blande sig, der skete dog intet i den retning.

Det var nu 14 dage siden vi var gået ind i storisen og foran os havde vi endnu et isbælte på ca. 100 sømil, det var ret anstrengende vagter som for det meste foregik oppe i istønden, rorsmanden blev afløst hver halve time, en kurs kunde sjældent holdes længere end nogle få minutter. Isen var hård mod det gamle skib, vi måtte passe på, at det ikke fik for mange knubs, det mest sårbare sted var skruen, derfor var der altid en mand på udkig agter, han havde en fløjte så han kunne varsko broen hvis isen kom for nær skruen.

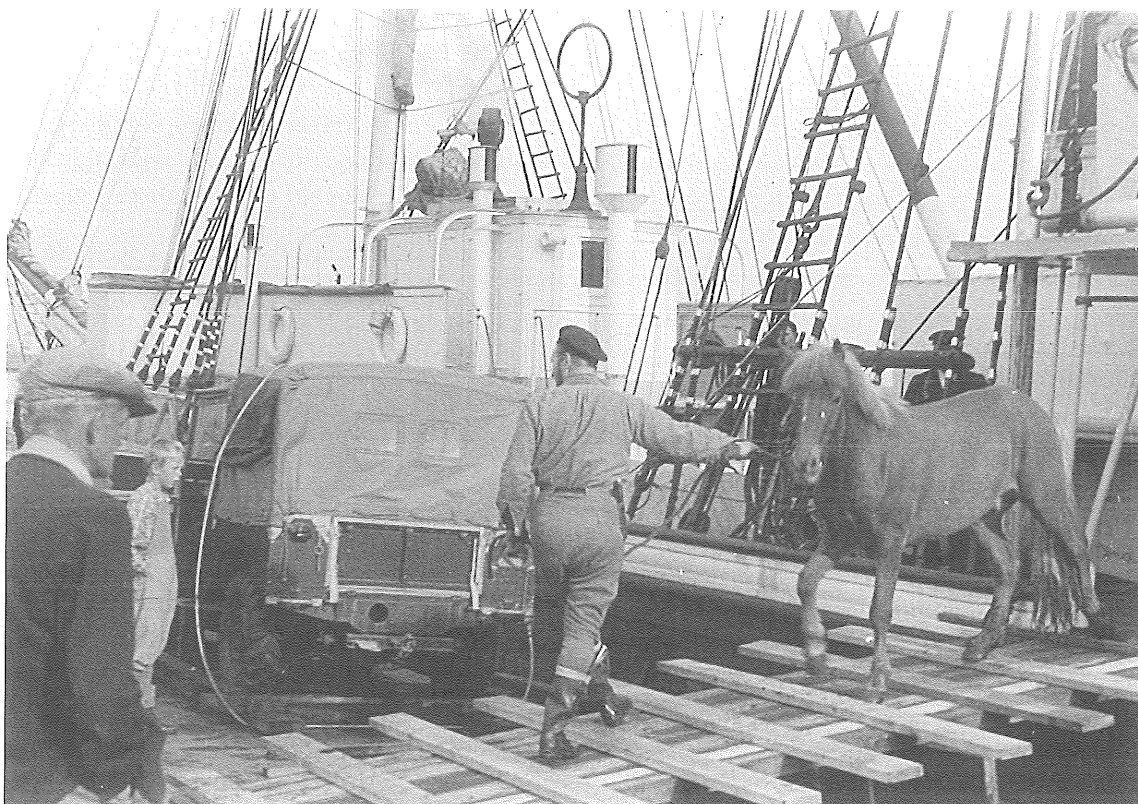
Den lange tid i isen tog lidt på humøret, en morgen kom en af passagererne op fra lukafet, så sig omkring og udbrød: »Is, is,

det er til at blive idiot af.« Det var den samme mand som tidligere havde sagt, at det ville blive en interessant og spændende oplevelse, når vi kom ind i storisen. Det er ikke altid let at stille folk tilfreds.

En anden gang råbte skipperen til 2. styrmand oppe fra istønden: »Lad drengen komme op med min pibe«. Jeg havde frivagt og stod nede på dækket, da jeg så drengen gå til vejrs, det gik som en lus på en tjærespån, da han endelig var kommet op med piben, havde skipperen sagt, at han heller ikke havde noget tobak. Da drengen havde hentet tobakken, spurgte jeg om han havde tændstikker med: »Nej, det havde skipperen ikke talt noget om«. Jeg var næsten sikker på udfaldet og sagde til drengen, at han hellere måtte tage tændstikker med, atter gik det besværligt op til tøndens. Da drengen kom ned spurgte jeg ham om hvad skipperen havde sagt, drengen sagde: »Jeg gav ham tobakken og så spurgte han efter tændstikker, men han så noget sur ud, da han fik dem«.

Så blev det den 1. august, ved vagtaf-løsningen kom skipperen ned fra tøndens og sagde: »Isen ligger mere spredt i den retning vi kommer fra, det tegner meget godt« jeg så lidt uforstående ud, jo tilføjede han forklarende: »Jeg har sendt telegram hjem om forholdene, vi har ikke bunkers nok, vi skal jo også tilbage og vi kan ikke få bunkers på kysten, desuden har vi 16 heste, som nu er så elendige, at de ikke kan anvendes til deres formål, men må aflives, jeg venter nu på svar fra København, indtil da bliver vi liggende her.«

Et par timer efter indløb svaret, skibsin-



Passagen gennem isen viste sig umulig og tilbage på Island vakler dækspassagererne fra borde, godt trætte af sølivet. (Fot. E.G.P. Pedersen)

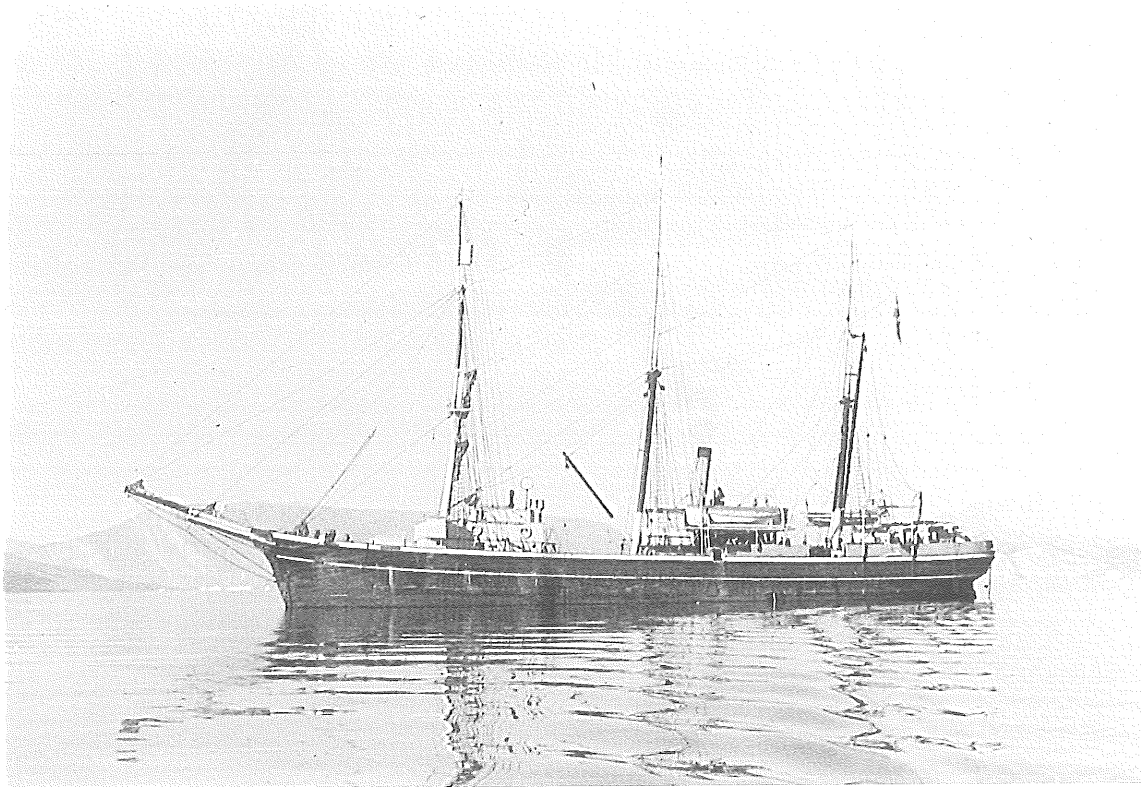
Passage through the ice has proved to be impossible and back in Iceland again the deck passengers can be seen here staggering off the ship, well and truly tired of life at sea. Photo E.G.P. Pedersen.

spektionen var indforstået med at vi returnerede til Akureyri, indtog bunkers, satte hestene i land og at vi forsøgte igen på at komme igennem isen.

Først havde besætningen misforstået det, de troede, at vi fra Island skulle til København, og at rejsen var opgivet, men de blev lidt lange i ansigterne, da det gik op for dem, at vi skulle forsøge igen, de var nervøse for, at vi kunne risikere en overvin-

tring på Grønland, men den risiko tog skipperen ikke, hvis der ikke var mere spredning i isen når vi forsøgte 2. gang, ville han opgive at nå ind til kysten, men isen var i stadig bevægelse og muligheden for en forholdsvis hurtig passage var ikke udelukket.

Vi nåede ud af isen på fem døgn, vestlig vind havde spredt isen og den 7. august ankom vi til Akureyri, der var sendt telegram om vor ankomst. Da vi kom ind på



GUSTAV HOLM er nået frem til sit mål på Grønlands østkyst, der ligger på højde med Umanak på vestkysten. (Fot. E.G.P. Pedersen).

*The S/S GUSTAV HOLM has reached its destination on the east coast of Greenland, at about the same latitude as Umanak on the west coast.
Photo E.G.P. Pedersen.*

fjorden vejrede hestene græsset og en høj vrinsken hilste folkene på kajen, da vi lagde til, hestene gik på stive, vakkende ben villigt ned af platformen, de havde fået nok af sølivet. Så snart vi havde fået fyldt bunkerne op, indtaget ekstra kul i sække på dækket, påfyldt vand og fået frisk proviant, gik det atter mod nord.

Det havde stået med vestlig vind længe, og isen var spredt, da vi nåede iskanten, denne gang var der ingen problemer, men vi måtte dog stadig sno os ud og ind mellem skosser og ismarker, vi havde dog god fremgang og fik snart kending af kysten, men så var heldet forbi, isen lå tæt sammenpakket i fjordmundingen, det var ikke

godt at vide hvornår den ville spredes og vi tålte ikke flere forsinkelser. Lidt efter, at jeg havde overtaget morgenvagten, observerede jeg en smal stribe åbent vand ud for Kap Simpson på fjordens nordside og bag ved, inde på fjorden var der kun lidt is, her var en chance som måtte udnyttes. Nu burde jeg nok have varskoet skipperen, for selv om vi holdt tæt op til iskanten, var der kun godt et stenkast ind til den stejle klippekyst, men jeg var nu blevet så optaget, at jeg ikke tænkte over det. Bådsmanden måtte helt ud på enden af sphydet og holde udkig ned

i det klare vand i det tilfælde at der skulle være en sten eller et skær, en mand med håndlod stod klar i fokkeriggen, maskinen på halv kraft og stand by, og så gik vi ind i den smalle kanal. Det tog ca. 30 minutter at komme igennem, der var vand nok og ingen skær, det regnede jeg også med, men nogen sikkerhed havde jeg jo ikke, så jeg trak vejret lettet, da vi kom ind på fjorden. Da skipperen ved vagtafløsningen kom op på broen, virkede han noget forvirret, vi havde fjernet os fra kysten, så snart vi var kommet igennem renden, og denne var nu



Der losses på åben kyst. (Fot. E.G.P. Pedersen)

Unloading on the open coast. Photo E.G.P. Pedersen.



Lauge Kochs hovedkvarter på Ella Ø sommeren 1950. (Fot. E.G.P. Pedersen).

Lauge Koch's headquarters on Ella Island in the summer of 1950. Photo E.G.P. Pedersen.

ikke længere synlig, så det så stadig ud som isen tætpakket spærrede hele fjordmundingen, men nu lå vi på den rigtige side.

Jeg forklarede ham, hvad vi havde gjort, og især de forsigtighedsforanstaltninger, som vi havde iagttaget. Han svarede: »Jeg skal ikke bebrejde Dem noget, jeg sandsynligvis selv ville have gjort, og De har også fået ret frie hænder på Deres vagt, men her har De strammet den temmelig meget, De burde

have varskoet mig, jeg er her for det samme.«

Vi gik ind til Mesters Vig, hvor Lauge Koch i 1948 havde fundet olieforekomster, her satte vi passagererne i land og sent på aftenen den 16. august ankrede vi ved Ella Ø, 47 døgn efter afsejlingen fra København.

De to store fjorde, Kong Oscars Fjord og Kejser Franz Joseph Fjord, er nogle af de

kønneste partier på Grønlands Østkyst, høje sneklædte fjelde veksler med dale og sletter, hvor der i den korte arktiske sommer er en rig vegetation af polarpil, fjeldvalmuer, purpurstenbræk, dryas, laver og mos. Dyrelivet består af: Isbjørne, moskusokser, polarræve, hermeline, sneharer og lemminger, sæler og hvalrosser, desuden måger, vildgæs, ryer, sneugler og snespurve. Nordøstgrønland er et af de få steder på jorden, som endnu ikke er blevet påvirket af civilisationens velsignelser.

Ved Ella Ø kom Lauge Koch om bord. Vi havde været noget utilfredse, fordi vi ikke havde haft fly-isrekognoscering, da der var stationeret en flyvemaskine på kysten, men det var knaphed på benzin, der var grunden til, at vi måtte klare os selv. Losningen skete ved hjælp af et par små træpramme som fandtes ved Ella Ø, godset blev midlertidigt anbragt på åben kyst og så snart det blev slædeføre kom det i hus. Hestene skulle have slæbt godset fra kysten og op til depotet og når vinteren satte ind skulle de skydes og bruges til proviant og hundefoder (vi var glade for, at dette ikke skete). De moskusokser der levede på kysten var delvis fredede, d.v.s. de måtte kun skydes i nødstilfælde, når det kneb med proviant.

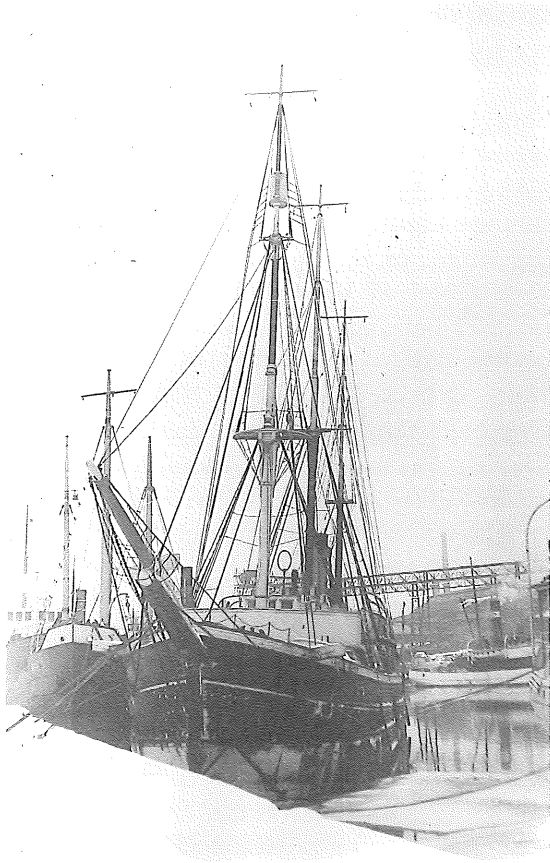
Om aftenen samledes officererne i salonen til the og rom, Lauge Koch fortalte om sine ekspeditioner og skipperen om sine grønlandsrejser, minder om gamle dage, som med nutidens rivende udvikling forlængst er blevet historie. Den gamle hyggelige salon med de røde plydsmøbler og mesanmasten, der gik ned gennem bordet, den store messinglampe og de svære dæksbjælker, mindede om tiden før århundred-

skiftet, det eneste moderne var det elektriske lys.

Skyggerne begyndte at blive lange, vi måtte ud før frosten satte ind, bandt skosserne og lukkede alle render. Selv om vi havde været heldige i anden omgang, havde første forsøg sinket os så meget, at vort ophold på kysten blev af kortere varighed end normalt. Et par dage før vor afsejling kom ekspeditionsskibet S/S GODTHAAB til Ella Ø. Dette skib var ligesom GUSTAV HOLM en tremastet dampskonnert, men kun godt halv så stor, men med samme maskinkraft og løb derfor lidt mere fart end GUSTAV HOLM. GODTHAAB var nogle få år yngre end GUSTAV HOLM og bygget til arktiske ekspeditioner, skibet sejlede fra København et par dage før GUSTAV HOLM, det var bestemt for Scoresbysund og havde også haft en lang rejse i isen, var gået videre op til Kejser Franz Joseph Fjord og Nordfjord med forsyninger til fangsthytterne og fået skind med retur.

Efter udlosningen havde vi lastet en del reparationsgods og indtaget ferskvand samt et par slagtede moskusokser til supplerings af provianten. Mandag den 28. august afsejlede vi fra Ella Ø sammen med GODTHAAB. En kort fly-isrekognoscering viste spredte ismarker og enkelte skruninger. Vi fulgtes ad ca. et døgn, GODTHAAB trak sydover og vi mere østover, det viste sig senere, at vi faktisk samtidig kom klar af isen.

Bortset fra enkelte snebyger havde vi sigtbart vejr og selv om vi måtte omsejle nogle ismarker og skruninger, var der dog mange render, så vi slap forholdsvis hurtigt klar af



Som GRÖNLAND af Åbo er GUSTAV HOLM fotograferet i havnen i Åbo 1951 af Lars Grönstrand. (Foto H&S).

The GUSTAV HOLM, renamed GRÖNLAND of Åbo, is photographed here in the harbour in Åbo in 1951 by Lars Grönstrand. (DMM).

isen og kunne sætte en kurs norden om Island.

Da den sidste isskosse forsvandt agter, blev sejlene sat og skipperen kunne nu med god samvittighed overlade vagten til 2. styrmand, istønden, hvor vi havde tilbragt så mange anspændte og kolde vagter, var nu ude af billedet. Den øvrige del af rejsen forløb uden særlige begivenheder, det blev mildere i vejret og midnatsolen forsvandt, vi havde god vind og for sejl og maskine holdt vi i gennemsnit en fart på 7 knob.

Den 12. september ankom vi til København, S/S GUSTAV HOLM havde gjort sin sidste rejse til Grønland. I 57 år havde skibet besejlet Grønland og nu skulle man tro, at det var tjenligt til ophugning, men det var ikke tilfældet, skibet blev solgt til et finsk rederi, som tog dampmaskinen ud og satte motor i og ellers moderniserede skibet. Det var solidt kram de gamle grønlandsskibe var bygget af, mange opnåede en høj alder, rekorden har briggen HVALFISKEN som besejlede Grønland i 98 år.

N.E. Lindebergs manuskript blev i 1996 overdraget H&S til offentliggørelse af fhv. skibsfører Fritz Lang († 1996).

Fotografierne er for de samtidiges vedkommende taget af pens. maskinchef E.G.P. »Prebang« Pedersen, Rødby, der var 2. mester på den omtalte rejse.

The S/S GUSTAV HOLM's Last Voyage to Greenland

Summary

Due to Greenland's position as an integral part of the Kingdom of Denmark Danish shipbuilders and sailors have developed a certain expertise in the field of ice navigation. Navigation to Greenland in wooden ships continued into this century, some of the ships still carrying sails, but all of them in time being equipped with steam- or motor engines. The author tells of a voyage he made as first mate to Ella Island in Northeast Greenland in 1950.

The purpose of the voyage apart from bringing passengers to Mesters Vig was to carry material to be used for Lauge Koch's geological expedition. In order to carry the equipment from the coast up to the expedition post 16 Icelandic horses were collected from Akureiri in northern Iceland on the way to Greenland. The ship used was the 57 year-old S/S GUSTAV HOLM ex GRØNLAND ex FOX, built of oak and beech and originally rigged as a barkentine, but in 1950 rerigged as a schooner. It had a 230 h.p. steam engine which could give a speed of 6 knots in calm water.

When the island of Jan Mayen could be made out to starboard the ship reached the edge of the ice pack. After 14 days of dangerous manoeuvring in the field ice the horses were in a miserable state, the bunkers had run out and so on August 1st the ship was put around and a week later it arrived in Akureiri, where the horses willingly went

ashore on stiff and unsteady legs and with a loud neigh.

Equipped with fresh supplies the S/S GUSTAV HOLM once again attempted to sail north, and this time the wind and the current had opened a channel on the right side of the field ice. The ship put into Mesters Vig where Lauge Koch had found traces of lead in 1948. The passengers were set ashore here and late in the evening of August 16th the ship anchored up at Ella Island 47 days after sailing from Copenhagen. At Ella Island Lauge Koch came on board, and in the evening everyone assembled in the ship's cosy saloon with its red velvet furniture, a mizzen mast which went through the centre of the table, the large brass lamp and the heavy deck beams. The only modern convenience was the electric lighting. Over tea and rum Lauge Koch told all about his expeditions and the skipper told about his voyages to Greenland.

After arriving home in Copenhagen the S/S GUSTAV HOLM was sold, not to the breaker's yard, but to a Finnish shipping company, which replaced the steam engine with a motor and modernised the ship in other ways too. The old Greenland ships were built of very solid materials and many of them reached a high age. The record is held by the brig HVALFISKEN, which sailed to Greenland for 98 years.