

M/S „G. C. AMDRUP“

Af fhv. skibsinspektør R. *Tving*

I begyndelsen af 1942 kom der med kort mellemrum meddelelse fra Grønland til det besatte Danmark om to skibes totalforlis.

Det var S/S „Hans Egede“, som i februar var afgået fra Ivigtut på rejse til U. S .A., og som man ikke senere havde nogen underretning om. Desværre var og blev skibet borte med hele sin besætning, uden tvivl sænket af en tysk undervandsbåd. Netop i foråret 1942 var tyske u-både meget aktive på ruterne til nordamerikanske havne.

Omtrent samtidig kom der melding om, at S/S „Gertrud Rask“ var strandet på Nordamerikas kyst og måtte anses for tabt. I dette tilfælde blev dog hele besætningen reddet.

I Danmark, hvor man var uden regelmæssig kontakt med Grønland, begyndte man at udarbejde forslag til bygning af skibe til erstatning for de tabte med henblik på en forventet genoptagelse af grønlandsfarten efter krigen.

Det lå nær først at tænke på bygningen af et østkystskib, da det vilde blive vanskeligt at finde fragtede skibe, der egnede sig til fart på Østgrønland.

Når man gik ind for at bygge et træskib, så var der flere grunde. Først og ganske afgørende den kendsgerning, at den tyske besættelsesmagt havde lagt en klam hånd på alle stålskibsværfter, og det var ganske udelukket at få placeret en ordre på disse. Tanken om at gå over til skibe af stål i østkystfarten var heller ikke endnu moden til at blive ført ud i livet. Man havde gode erfaringer med træskibes overlegenhed under vanskelige isforhold, og på den anden side havde selv et så sværtbygget jernskib som „Hans Egede“ vist sig meget sårbart under sejlad i storis, særlig under en vanskelig passage ud fra Frederikshåb i begyndelsen af tyverne.

Men som anført var der i virkeligheden ikke noget valg, hvis man ønskede at begynde skibets bygning under besættelsen.

I samarbejde med Helsingør skibsværft udarbejdedes der planer til bygning på værftets datterselskab, Frederikssund's Træskibsværft, og i november 1943 blev kontrakten sluttet for værftets bygge-nr. 284.



M/S „G. C. Amdrup“ på prøveturen.

Skibets dimensioner var af hensyn til issejls noget usædvanlige, bredden var stor i forhold til længden. Dette skyldtes ønsket om at få et skib, der ikke var udsat for at komme „i klemme“ eller sætte sig fast i isen, hvad ofte hændte for den mere slanke forgænger „Gertrud Rask“. I det nye skib var der ingen lange parallelle skibssider, skroget måtte nærmest betegnes som ægformet.

Skibets særegne form fik et københavnsk eftermiddagsblad til at betegne nybygningen som „et baljeformet skib, der ville blive en lidelse for sine passagerer“. Denne påstand vakte harme i Helsingør, og det gjorde ikke sagen bedre, at oplysningen skyldtes en pressefotograf, som uden tilladelse havde sneget sig ind på værftets område og var kravlet op i en kran, hvorfra han havde fotograferet skibet i fugleperspektiv. En lokal avis tog til genmæle og hævdede, at skibet ialtfald ville blive en udpræget „luksusbalje“.

Lad det være indrømmet, at skibet blev meget livlig i søen, men takket være sin form, viste „G. C. Amdrup“ sig også at være et fremragende ishavsskib, og det var dog det væsentlige.

Uden personlig at have haft lejlighed til at rejse med „Amdrup“ vil jeg dog betvivle, at skibet, hvad slingring angår, skulle kunne overgå „Hans Egede“. Sidstnævnte skib slingrede så voldsomt i søen, at man besluttede at påmontere slingrekøle. Om disses virkninger udtalte maskinmesteren senere på forespørgsel: „Jo, nu slingrer „Hans Egede“ meget bedre!“

Bygningen af „Amdrup“ tog lang tid, og det skyldtes foruden besættelsestidens vanskeligheder det besvær, der var med at skaffe og transportere de store mængder egetræ. Næsten fra alle egne af landet samledes der træ, men først i 1945 var man klar til at tage rigtig fat.

„G. C. Amdrup“ blev søsat i april 1947, hvorefter skroget slæbtes til Helsingør for montering ved væftet der.

Skibets hoveddimensioner blev: Lgd. 53,7 m, br. 11,6 m, dybgang på last ca. 5 m, bæreevnen var 560 tons, og der var kahytsplads til 20 passagerer.

Maskineriet var diesel-elektrisk bestående af 2 hovedmotorer på hver 385 BHK., som ved elektromotorer overførte 600 hk. til skruen. Dette skulle give skibet en fart af 10 knob. Skibets aktionsradius var betydelig, ca. 7500 sømil.

„G. C. Amdrup“ sattes i fart i 1948 og besejlede bl. a. Danmarkshavn, og hos de ombordværende var der absolut tilfredshed med skibets præstationer i isen.

Desværre fik „G. C. Amdrup“ kun kort tid til at gøre nytte i. Under hjemrejse fra Grønland brændte skibet og sank i Skagerak den 17. juli 1951. Alle ombordværende blev reddet. Brandårsagen var en eksplosion i den ene hovedmotor så voldsom, at ilden ikke lod sig bekæmpe.