

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Johannes Balle: Grønlænderen Pók . . . . .	321
Kirsten Roland: Folket ved elven . II. . . . .	349

### REDAKTØR:

Helge Christensen

Baneledet 19, Virum, Telefon 84 58 94

De i artiklerne fremsatte synspunkter er forfatterens egne - og står i alle tilfælde på forfatterens eget ansvar

### Udgivet af:

DET GRØNLANDSKE SELSKAB

Kraemer Hus, L. E. Bruunsvej 10, Charlottenlund

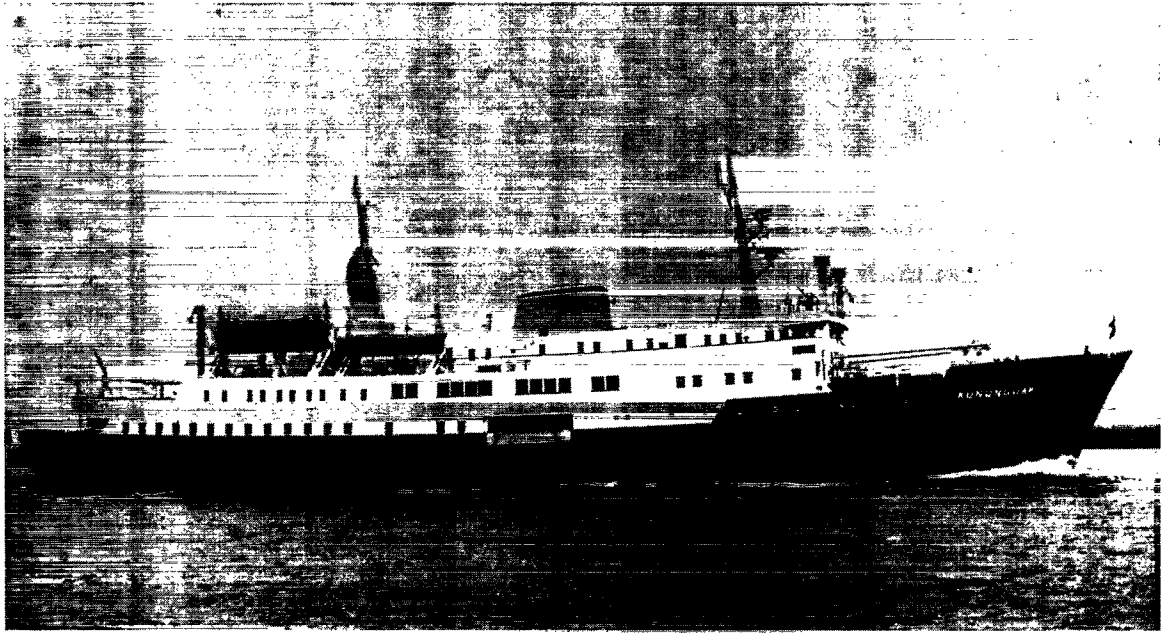
Telefon ORdrup 5733, Giro 3476

Abonnement på det månedlige tidsskrift GRØNLAND kan tegnes hos postvæsenet eller direkte hos Det grønlandske Selskab, i begge tilfælde ved indbetaling af abonnementsgebyret kr. 48 på selskabets girokonto nr. 3476

---

ANNONCEARRANGEMENT: HARLANG OG TOKSVIG BLADFORLAG A/S

TRYK: GULLANDERS BOGTRYKKERI, SKJERN



M/S «KUNUNGUAK»

AALBORG VÆRFT A/S's nybygning nr. 145 er bygget til Den Kongelige Grønlandske Handel, København, og er udstyret som et fuldt moderne passagerskib til befordring af 220 personer mellem havnene på Vest-Grønland. På rejser mellem Grønland og Danmark kan beføres 100 personer. Stålskroget, der er bygget på Frederikshavns Værft & Tørdok, blev søsat den 20/2 1964 og blev derefter bugseret til Aalborg Værft for udrustning af aptering og montering af maskineri. Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt .....	74,41 m
Længde mellem perpendicularer .....	66,21 m
Bredde .....	12,90 m
Dybde til øverste dæk .....	6,30 m
Dybgang lastet .....	3,98 m
Fart .....	ca. 13 1/4 knob
Dødvægt .....	ca. 675 ts.

Skibet er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse med den kraftigste isforstærkning, klassen kræver, d.v.s. yderklædningsplader er forstærket i isbæltet og afstivet med ispanter mellem de oprindelige spanter samt ekstra stringere i hele skibets længde.

Endvidere opfylder skibet kravene i »International konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen«, som bl. a. kræver skibet opdelt i 8 vandtætte afdelinger af vandtætte skodder ført op til øverste dæk.

Skibet er bygget som enkeltskruet dieselmotorskib med krydsrhæk og fremfaldende forstævn, med 2 gennemgående dæk, lang bak og dækshuse i 3 etager over øverste gennemgående dæk.

Skibet er rigget med to master, hvoraf den agterste anvendes til udstød for motorer. Skibets skorsten anvendes derfor ikke til sit egentlige formål, men pladsen er udnyttet til anbringelse af skibets ventilationsanlæg.

Navigationsudstyret er det mest moderne og omfatter bl. a. gyrokompas, radar, ekkolod, radiopøjler, radiotelefon, vjerkorttegn m. v.

Apteringen er fordelt i 5 etager med kamre, toiletter og baderum for 46 passagerer på tanktop foran maskinskoddet.

Umiddelbart oven over på mellemdækket er indrettet en lignende passagerafdeling med plads for 30 passagerer samt 8 jomfruer. Agten herfor er indrettet kamre for mandskab, proviant- og kølerum.

På næste dæk, øverste dæk, er indrettet, begyndende fra for, en sygeafdeling med plads for 8 patienter og dernæst en afdeling for ialt 22 passagerer. Resten af huset på dette dæk er indrettet med kabys, officers- og mandskabsmesser, øpholdssalon for mandskab samt enkelte officerskamre og rum for dækspassagerer.

Såmtilige skodder i førnævnte kamre og gange er beklædt med lyse plasticlaminater.

På promenadedækket er indrettet 3 store og 3 mindre saloner med hall mellem spisesalon og rygesalon og med hovedpantryet, der har elevatorforbindelse med kabysen underne, beliggende mellem spisesalon og cafeteria. Agten for cafeteriaet er indrettet 2 små saloner.

Cafeteriaet er klædt med plasticskodder, medens de øvrige saloner er beklædt med teakfinerede skodder.

I øverste etage på bodedækket er indrettet styrehus, kamre for kaptajn og officerer, samt officerssalon.

Ventilationsanlæggene er udført som højtryksanlæg i alle kamre med varm luft og elektrisk opvarmning. Såmtilige saloner er ventileret ved et lavtryksanlæg med opvarmet luft.

Kabys og hovedpantry er indrettet med alt moderne maskineri som: el-komfur, bageovn, 100 og 150 l kogegryder, røremaskine, kartoffelskrællemaskine, opvaskemaskine m. v.

I lastrummet i forskibet beføres post og gods. Endvidere kan transporteres fryselast i 2 lastrum agter, som uafhængig af hinanden kan køles ned til  $-24^{\circ}$  C. Begge lastrum betjenes af ialt 4 stk. 3 ts. bomme.

Som det første skib herhjemme er skibet bl. a. udstyret med 2 stk. 60 personers plastic-redningsbåde af den helt lukkede type, samt et kranarrangement for udsætning af de 20 personers gummiredningsflåder af den overbyggede type.

Hovedmaskineriet består af 1 stk. B & W dieselmotor, type 735-VBF-62, som kan udvikle 1960 BHK ved 300 o/m.

For fremstilling af den nødvendige elektricitet til lys og kraft er der i et særskilt maskinrum installeret 2 stk. B & W dieselmotorer, type 321-MTBH-30, og 2 stk. type 521-MTBH-30, som hver kan udvikle henholdsvis 245 og 410 kVA ved  $3 \times 380$  volt  $\times$  50 Hz. Desuden findes der et 60 kVA dieselgenerator-aggregat i hovedmaskinrum samt et nødaggregat på 40 kVA installeret på bodedæk.

Der er desuden installeret ferskvandsfremstillingsanlæg, der kan fremstille 21 ts. ferskvand pr. døgn.