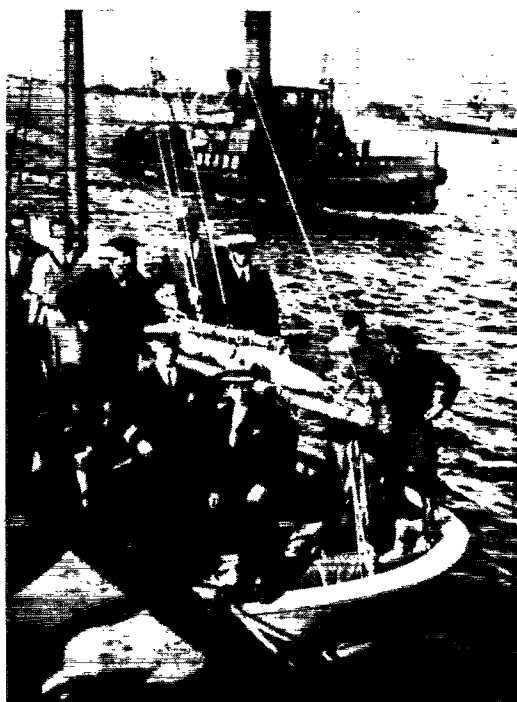


Kivioq

Skibet der er ved at dø – af skam

Af Helge Schultz-Lorentzen



Kivioq ved afsejlingen fra København den 22. juni 1933. Knud Rasmussen står på agterlønningen ved siden af skipper, søløjtnant I. V. Tegner. (Foto: Eigil Knuth).

Knud Rasmussens gamle ekspeditions-skib *Kivioq* er sunket og står på bunden af skibshavnen i Nuuk lænende sig op ad kutterkajen med forskib, dækshus og

master ragende op over vandet. Man må se i øjnene, at det engang så kendte fartøj langs de grønlandske kyster er ved at ende sine dage som vrage og dermed forsvinde fra Grønlands maritime historie på en sørgelig og højest uværdig måde.

Det er dog muligt at nogle barmhjer-tige mennesker allerede har ydet den sidste dødshjælp og slæbt det gode skib ud på dybt vand og ladet det gå ned. Et håb om at en stor pose penge skulle dukke op i sidste øjeblik og muliggøre en bjergning med senere bevaring for øje er nok bare ønsketænkning. Det må imidlertid være på sin plads at få nedfældet skibets historie, inden det helt forsvinder.

Det gamle ekspeditionsskib, der si-den 1980 har været i privat eje, har i flere år ligget ved kutterkajen i skibshavnen i Nuuk sammen med en række større og mindre fartøjer, hvoraf nogle var til fritidsbrug og andre til erhvervs-mæssige formål. En del af disse både var af ældre dato med tydelige spor ef-ter fortiden som statsejede institu-tionsbåde. En kunne genkendes som



Kivioq under indsejling til Sukkertoppen 1935. (Foto: Geodætisk Inst.).

tidligere lægebåd andre som tidligere KGH-fartøjer, men alle nu ombygget og omrigget efter de nye ejeres smag og behov.

I dette selskab har *Kivioq* tilbragt sine sidste år. Mens de andre veteraner dog blev passet og plejet, ja, kom endog ud at sejle, forfaldt *Kivioq* mere og mere. Det var tydeligt, at ingen mennesker – med lovligt ærinde – havde været om bord i meget lang tid og det var endnu længere siden nogen havde sejlet med skibet, som til sidst mest af alt lignede et spøgelsesskib, misligholdt og usødygtigt. Budskabet om at det gode skib havde opgivet ævret og ganske stille var gået til bunds kom derfor ikke som nogen overraskelse.

Knud Rasmussens gamle ekspeditionsskib, som senere blev flagskib for de blå geodætboade, burde forlængst have været erklæret for bevaringsvær-

digt og reddet for, på den ene eller anden måde, at indgå blandt de museums-genstande, der er med til at fortælle Grønlands historie.

Kivioq er bygget på K. Andersens skibsværft i Frederikssund vinteren 1932–33, blev søsat den 16. juni 1933 og navngivet af ejeren, Knud Rasmussen, der lod sit nye fartøj indføre i skibsregistret 3 dage senere som hjemmehørende i København. *Kivioq* er på 22 brt. og måler 47 fod i længden, 14,5 i bredden og 5,9 fod i dybden. Der var indrettet køjeplads til 6 personer fortil og 2 personer agter. Desuden var der et rummeligt lastrum. Aptereringen er imidlertid blevet ændret flere gange i årenes løb, ligesom motoren – en 71 hk., 2 cyl. Tuxham – senere er udskiftet.

Allerede den 22. juni afsejlede *Kivioq* fra København på sin jomfrurejse med



*Kivioq i Sukkertoppen sammen med geodætterne »W. A. Graab«, »C. G. Andræ« og »I. P. Koch«. 1935.
(Foto: Geodætisk Inst.).*

søløjtnant I. V. Tegner (den senere første chef for Grønlands Marinekommando, der blev oprettet i Nuuk/Godthåb i 1946) som skipper samt 4 besætningsmedlemmer og 3 ekspeditionsmedlemmer. I Nordsøen løber man ind i en storm, hvor *Kivioq* beviste sin sødygtighed, og den 27. juni anløb man Tværå på Færøerne for udbedring af nogle småskader. Rejsen fortsattes straks efter og man ankom til Reykjavik den 1. juli. Her gik Knud Rasmussen om bord for at følge sit skib over Danmarkstrædet til Ammassalik, hvortil man ankom den 13. juli, og sluttede sig til de øvrige deltagere i 7. Thuleekspedition. *Kivioq* indgik i flåden af skibe,

som bl.a. bestod af den charteredede motorskonnert Nordstjernen, geodætba-den M/B Andræ og Knud Rasmussens motorbåd »Dagmar«.

Med *Kivioq* foretog Knud Rasmussen en række rekognosceringsrejser langs den østgrønlandske kyst og nåede helt op til Scoresbysund. Senere medvirkede *Kivioq* i forbindelse med optagelsen af filmen Palos Brudfærd.

Det var under disse filmoptagelser i september måned, at Knud Rasmussen blev syg. Der var ingen læge ved Ammassalik, og da sygdommen tegnede mere alvorlig end først antaget, besluttede man sig for at bringe patienten til Julianehåb.

Den 12. oktober, kort efter midnat, afgik *Kivioq* fra Ammassalik med Tegner som fører og med den tidligere åndemaner, Kristian Poulsen – Autdlârutâ – som kendtmand. Knud Rasmussen var under dæk, svag og afkræftet efter de sidste 14 dages sygdom.

Det var ikke nogen ufarlig sejlads *Kivioq* begav sig ud på. Først mod syd langs den østgrønlandske, isfyldte kyst, gennem Prins Christianssund og via et kort anløb af Nanortalik til Julianehåb. Ialt omkring 800 sømil. Efter en meget heldig og en fantastisk hurtig rejse, takket været godt sømandskab og god udnyttelse af måneskinnet, nåede man Julianehåb den 15. oktober. Her kom Knud Rasmussen under kyndig pleje og lægebehandling hos distriktslæge Laurent-Christensen. »Hans Egede« blev dirigeret ind til Julianehåb på vejen til Danmark for at medtage patienten og den 24. oktober forlod Knud Rasmussen Grønland for sidste gang.

7. Thuleekspedition blev fuldført med kaptajn (senere oberst) Gabel-Jørgensen som leder. Filmen Palos Brudfærd blev færdigoptaget omkring Julianehåb under medvirken af *Kivioq*, som herefter blev oplagt for vinteren.

Marineministeriet købte *Kivioq* af Knud Rasmussens dødsbo med henblik på at benytte den som søopmålingsfartøj i Grønland, men stillede i første omgang båden til rådighed for Geodætisk Institut i sommeren 1935. Den efterfølgende vinter blev *Kivioq* oplagt i skibshavnen i Godthåb sammen med marinens inspektionskutter »Maagen«. Iøvrigt ganske få meter ud fra det sted, hvor den nu ligger sunket.

Geodæterne blev imidlertid så glade for båden, at man købte den af Marine-ministeriet. Allerede i 1934 havde deres flagskipper, søminemester (senere orlogskaptajn) Janus Sørensen foreslået, at man overtog *Kivioq*. Der blev argumenteret med, at man havde brug for et større og hurtigere skib, og da man havde planer om at anvende heste til at transportere felt- og opmålingsgrej mellem posterne på land ville *Kivioq* egne sig bedre til at have et par heste stående på dækket end de tre andre geodætbåde. Denne plan blev dog aldrig virkeliggjort.

Den 25. marts 1936 bliver *Kivioq* indført i skibsregistret som tilhørende Geodætisk Institut og udgør sammen med trillingebådene »C. G. Andræ«, »W. A. Graah« og »I. P. Koch« flåden af blå både – tungujut, som den grønlandske fællesbetegnelse for geodætbådene var, da man ikke kunne kende forskel på de tre der var helt ens. *Kivioq* var flagskibet med legendariske Janus Sørensen som skipper indtil 1948 og med chefen for opmålingsarbejdet, som i de første mange år var oberst Gabel-Jørgensen, om bord.

Hver vinter blev de fire geodætbåde oplagt på værftet i Sisimiut/Holsteinsborg, hvor man i 1932 havde opført et geodæthus til opmagasinering af alt deres grej for vinteren. Geodæter og bådførere hjemrejste herefter med sidste skib til Danmark, men vendte atter tilbage med første skib om foråret for at rigge bådene til.

Kivioq blev snart et kendt og populært skib i de vestgrønlandske havne. Allerede den første sommer som geo-

dætbåd blev begivenhedsrig. Ved det første anløb af Knud Rasmussens fødeby, Jakobshavn blev den berømte polarforskers gamle ekspeditionsskib hilst med kanonsalut og der blev festet. Senere på sommeren bjærgede *Kivioq* kaptajn og besætningsmedlemmer fra den franske damper Saint Coulombe, der var forlist i Davidsstrædet.

I 1936 opererer *Kivioq* dels i Sydgrønland og dels i Diskobugten. På vej sydover løb båden på et skær ved Grædefjorden syd for Godthåb og måtte banksættes i Frederikshåb for reparation af stævnen.

Året efter er *Kivioq* atter på østkysten som hjælpeskib for Geodætisk Instituts flyvefoto-ekspedition i det sydlige Østgrønland. Under tilrigningen dette år udspandt der sig en pudsig diskussion mellem Janus Sørensen og kolonibestyreren i Holsteinsborg om *Kivioqs* ret til at føre rent splitflag. Kolonibestyrer Rasmussen indberettede sagen til landsfogden, da han hævdede at kun orlogsfartøjer måtte føre rent splitflag. Alle andre statsskibe skulle føre »harpunflaget«, hvilket de tre andre geodætbåde da også gjorde. Landsfogden gav kolonibestyreren medhold, hvorefter *Kivioq* måtte ændre sin flagføring.

I 1938 er geodætbådenes flagskib på opmålingsarbejde langs vestkysten, og i 1939 kommer *Kivioq* ikke ud at sejle, men bliver stående på værftet i Holsteinsborg sammen med »I. P. Koch«. Man havde dette år kun udsendt et geodæthold, som sejlede med »W. A. Graah«, mens »Andræ« var stillet til rådighed for geologerne.

Man benyttede lejligheden til at ændre *Kivioq's* aptering, idet man fik indrettet kahyt, pantry og toilet i det tidligere lastrum og fik på den måde en længe ønsket forbedring af underbringelsesforholdene om bord.

Så kom 2. verdenskrig og forbindelsen med Danmark blev afbrudt. I 7 1/2 år stod *Kivioq* på værftet i Holsteinsborg. Først i marts 1946 blev båden atter søsat og geodæterne vendte tilbage og dermed også Janus Sørensen, som med stor spænding og nogen bekymring imødeså gensynet med *Kivioq*, der dog viste sig i rimelig god stand efter de mange år på land. De blå både blev atter rigget til, og geodæterne fortsatte deres arbejde fra før krigen.

Geodætisk Institut anskaffede et par større kuttere: »Ole Rømer« i 1947 og »Thycho Brahe« i 1949. I løbet af 1950-erne afhændede man trillingebådene til Ministeriet for Grønland, som i nogle år benyttede dem som rejsebåde i forskellige byer. »W. A. Graah« har nu ligget på værftet i Sisimiut i snart mange år og bliver næppe sejlede igen. De to andres skæbne er ikke efterforsket.

I vinteren 1957-58 var *Kivioq* en tur i Danmark for at få installeret en ny og kraftigere motor samt få foretaget en grundig kølhaling. Desuden blev vand- og brændstoftankene udskiftet, hvilket gav mulighed for en mere hensigtsmæssig aptering i salonen, hvor der nu kunne blive plads til 2 køjer mod tidligere 1.

På turen til Danmark fulgtes *Kivioq* med »Ole Rømer« og »Thycho Brahe«. De forlod Holsteinsborg den 3. september og ankom København den 27. sep-



Kivioq ved kutterkajen oktober 1988.

tember efter et ophold i Reykjavik på 6 dage.

Grønlands Geologiske Undersøgelser (GGU) blev oprettet i 1946 og anskaffede i årene derefter deres egen kutterflåde – de røde både. Medens GGU's aktiviteter i Grønland hurtigt voksede indskrænkede de geodætiske, dels fordi kortlægningsarbejdet blev udført med ny teknik, hvor fartøjer ikke var slet så nødvendige som før og dels fordi man var ved at være færdige med arbejdet.

GGU overtog derfor nogle af de blå både. I 1977 overtog de således *Kivioq*, som endnu en gang blev omregistreret og nu blev hjemmehørende i Holsteinsborg. *Kivioq* kom imidlertid aldrig til at

arbejde for GGU og fik da heller aldrig ændret sin lyseblå farve.

I 1980 sælges *Kivioq* til firmaet Arctic Multisupply Asp. i Nuuk v/ direktør J. Steit Christoffersen.

Kivioq er det sidste af de skibe man i Grønland sætter i forbindelse med Knud Rasmussen.

Motorskonnerten »Søkongen«, som fra 1920 til 1932 sejlede forsyninger til Knud Rasmussens handelsstation i Thule, blev senere overtaget af KGH og sejlede som togtefartøj i Julianehåb distrikt indtil slutningen af 1960-erne, hvor det blev solgt til et privat rederi i Nuuk og samtidig fik navneforandring til Polar Ægidius. En mørk oktober nat



Kivioq sunket ved kutterkajen i skibshavnen i Nuuk/Godthåb april 1989. (Foto: Hans Kapel).

i 1972 løb skibet på grund i Umanaq distrikt og forliste.

Motorbåden »Dagmar«, opkaldt efter Knud Rasmussens kone, deltog i 6. Thuleekspedition i 1931 og i 7. Thuleekspedition 1932 og 1933. Det sidste år sammen med *Kivioq*. Efter Knud Rasmussens død i 1933 købte Grøn-

lands Styrelse »Dagmar«, som helt frem til begyndelsen af 1950-erne var rejsebåd for Styrelsens legendariske motorinspektør Aug. Olafson indtil den ikke kunne mere og blev ophugget.

Men *Kivioq* er ved at dø – af skam. Eller er den måske allerede forenet med Havets Moder?