

Geodæternes blå både

– og geologernes røde

Et kapitel i den grønlandske søfartshistorie

Af Helge Schultz-Lorentzen

Den rationelle kortlægningsperiode indledes

Da det i 1920-erne rygtedes ude i verden, at farvandene omkring Grønland hørte til de mest fiskerige, søgte store fiskeflåder derop. Danmark måtte derfor gøre en indsats for at hævde sin territorialgrænse og overvåge, at ønsket om at holde Grønland, som et lukket land blev overholdt. Derved opstod et voksende behov for nye og bedre søkort med sikker fastlæggelse af landets yderkyst og dermed af den internationalt anerkendte 3-milegrænse.

Dette kunne man imidlertid ikke skabe ud fra det bestående kortmateriale, fordi en rationel søopmåling ville kræve en topografisk nøjagtig landmåling at støtte sig til, og det havde man ikke.

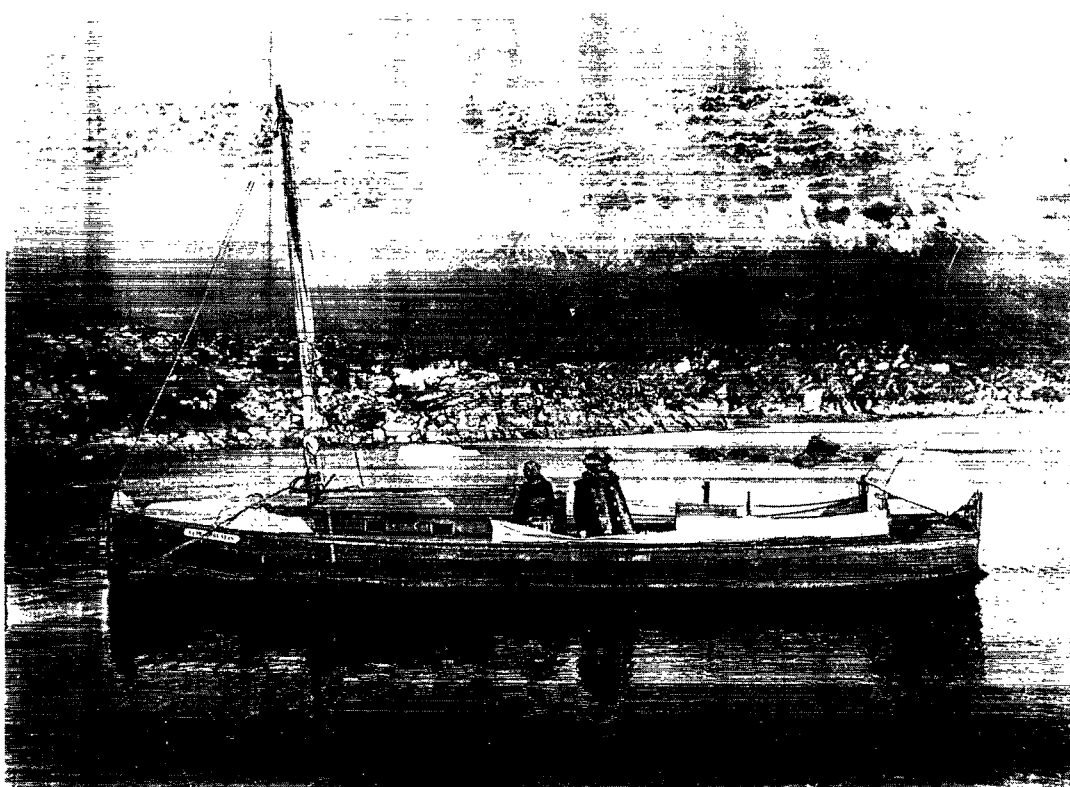
Kommissionen for Geologiske og Geografiske Undersøgelser i Grønland havde i 1926 nedsat et udvalg, hvor hovedlinierne til en ny kortlægning og geologisk undersøgelse af Grønland blev trukket op. Man satte sig som mål at skabe et nyt, nøjagtigt topografisk kort over hele det grønlandske kystland, fra de yderste skær til de inderste nunatakker i ind-

landsisen. En opgave, som efter danske forhold virkede overvældende stor og uoverkommelig.

Det blev overdraget *Generalstabens Topografiske Afdeling* og *Den Danske Gradmåling* at løse opgaven i samarbejde med *Grønlands Styrelse*, der bl.a. skulle stille fartøjer til rådighed.

I juni 1927 drog de første to geodætiske ekspeditioner af sted til Grønland med m/s *Disko*. Den ene – fra Generalstaben – bestod af officerer under kaptajn F.O.Jørgensens¹ ledelse og skulle begynde opmålingsarbejdet på *Diskoøen*. Den anden – fra Gradmålingen – bestod af løjtnant C.C.A. Gabel-Jørgensen², stud. mag. Einar Andersen³ og snedker Chr. Jensen. De skulle til Godthåbsfjorden og foretage geodætisk-astronomiske stedsbestemmelser i en station, som allerede i 1922 var etableret i Qornoq. Begge hold havde store begyndervanskeligheder. Især var

Helge Schultz-Lorentzen har tidligere skrevet om skibsfarten i Grønland. Se Tidsskriftet Grønland nr. 5 – 1989, nr. 7-8 – 1996 og nr. 3 – 1998.



»Clio Borealis«, Arktisk Instituts motorbåd fra 1906, som var det første motoriserede fartøj i Nordgrønland. Foto: M. Porsild. © Arktisk Institut.

generalstabens hold ude for modgang ikke mindst på grund af manglende fartøjer.

Året efter – i 1928 – blev de to opmålingsinstitutioner slået sammen til *Geodætisk Institut* under Krigsministeriet. Dette var et afgørende og vigtigt skridt for arbejdets videreførelse.

I 1928 fortsatte man hvor generalstaben var begyndt på *Diskoøen* med udgangspunkt i Godhavn. Som medhjælper deltog det år seminarieeleverne Peter Egede, senere fiskerileder i KGH og Efraim Josefsen, senere præst. Det var stadigvæk Styrelsen, som skulle stille

fartøjer til rådighed, hvilket man da også gjorde i form af Arktisk Stations noget besynderlige og ret antikverede fartøj, »Clio Borealis«, der stammede fra 1906 og iøvrigt var den allerførste motorbåd i Nordgrønland.

Det blev atter en mislykket sæson, ikke mindst på grund af den gamle båd, som ustandselig havarerede. Man indså nu, at hvis det mål man havde sat sig skulle nås, måtte man have fuld rådighed over et antal egnede fartøjer.

Den første af trillingerne

Geodætisk Institut gik derefter igang med

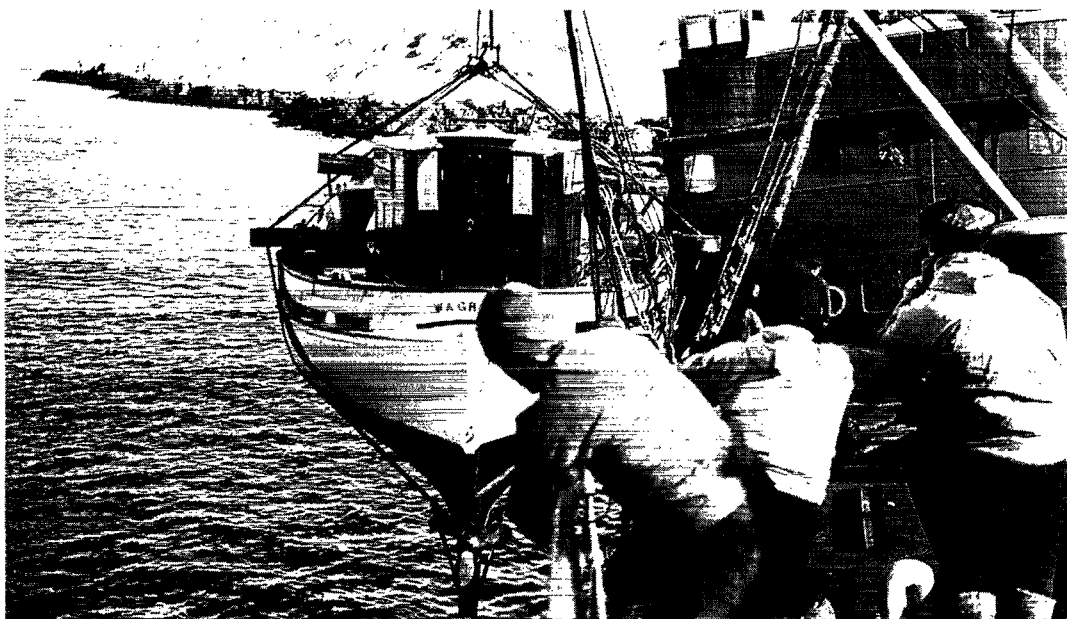
at skaffe midler til anskaffelse af egne fartøjer.

Til *Kommissionen for Geologiske og Geografiske Undersøgelser i Grønland* fik Statsministeriet/*Grønlands Styreelse* en finanslovsbevilling på 100.000 kr. over tre år, der skulle anvendes til bygning af 3 både, som skulle stilles til rådighed for *Geodætisk Instituts* arbejde i Grønland. I samarbejde med KGH's skibsinspektion gik man derpå igang med at udarbejde tegninger og indhente tilbud på bygningen. Størrelsen på bådene var betinget af, at de skulle kunne transporteres til Grønland på dækket af KGH's skibe. Iøvrigt var det den unge, nyuddannede, grønlandske skibskonstruktør Carl Broberg⁴, der var ansat hos skibsinspektøren, som var med til at udføre tegningerne til bådene.

Resultatet blev 3 fuldkommen ens både: 36,5 fod lange, 13,5 fod brede og 6 fod i dybden. De skulle bygges på P. Hansens Bådebyggeri i Saxkøbing med levering af de 2 første i 1929 og den sidste i 1931.

De blev indrettet med en rummelig kahyt midtskibs, hvor der var soveplads til 4 mand, pantry og WC. Agter var maskinrum og styrehus med soveplads til 2 personer og fortil lastrum med plads til bagage, opmålingsgrej og proviant til et par måneder. I kahytten skulle installeres radiosender og modtager. Radioanlæg i den grønlandske småskibsfart var dengang ukendt og blev først almindelig mange år efter 2. verdenskrig.

Bådene skulle have mast til sejlføring, bovspryd samt antennemast agter og forsynes med en 25 hk 2 cyl. Kelvin mo-



Sosætningen af »W.A. Graab« fra m/s *Disco* d. 15. april 1930 i Holsteinsborg. Foto: Janus Sørensen. © Arktisk Institut.

tor, der skulle starte på benzin, men ellers gik på petroleum opbevaret i en 1000 liters brændstoftank. Til udstyret skulle høre 2 joller, der kunne ophænges i davider i hver side.

Man havde håbet, at den første af bådene havde været færdig og opsendt så betids, at den kunne benyttes af geodættholdet fra sæsonens begyndelse i 1929. Men sådan kom det ikke til at gå.

Den første af bådene blev døbt »C.C.G. *Andræ*«, opkaldt efter matematikeren, politikeren, geodæten Carl Christoffer Georg Andræ (1812-1893).

Fartøjet blev sendt til Grønland på dækket af s/s »*Hans Egede*« og sat i vandet den 16. august 1929 i Egedesminde havn, hvor bådens kommende fører, søminemester Janus Sørensen⁵ ventede.

På dette tidspunkt havde årets geodætthold allerede været igang i flere måneder. Indtil »*Andræ*«s ankomst havde man fået stillet motorbåden »*Umarisoq*« til rådighed. Denne var en godt 36 fod lang og 12 fod bred fiskekutter med et lille lukaf forude og et lastrum midtskibs. Med sin 18 hk Houmøller-motor kunne den løbe 6 knob. Båden var udsendt i 1928 til forsøgsfiskeriet ved Holsteinsborg og blev senere kendt langs hele vestkysten som fiskeribiolog Poul Marinus Hansens⁶ rejsebåd fra 1931 til 1939 med først Jakob Toftum⁷ og senere Jakob Mortensen⁸, som fører. Fra 1941 til 51 var den kendt som rejsebåd for provsten for Grønland. I 1932 var »*Umarisoq*« indlemmet i flåden af skibe, som deltog i 7. Thuleeksp. med Poul Hansen ombord, som skulle foretage fiskeribiologiske undersøgelser på den sydlige østkyst.

Fra maj til september 1929, hvor den var stand-in for »*Andræ*« med Janus Sørensen som fører, udsejlede »*Umarisoq*« 3502 sømil, hvilket omtrent svarer til en rejse fra Upernavik til København. Udover »*Umarisoq*« stillede landsfogeden i Nordgrønland motorbådene »*Kristine*« fra Godhavn og senere sin egen rejsebåd »*Leif*« til rådighed.

Geodæterne forsøgte desuden at låne Arktisk Stations nye rejsebåd »*Holck*«, hvilket lederen af stationen, magister Morten Porsild⁹ ikke ville gå med til, med mindre han selv førte båden og kunne bestemme hvor og hvornår der skulle sejles. Derefter opgav geodæterne videre forhandling.

Iflg. sommerens rapporter har motorbådene »*Inger*« og »*Havmanden*«, begge kolonibåde i Egedesminde, også sejlet for geodæterne i sommerens løb.

De to næste både

Den næste geodætboat kom til at hedde »*W.A. Graab*«, opkaldt efter søofficeren, der i 1828-31 forsøgte at forcere ismasserne rundt om Kap Farvel og op langs Grønlands sydøstkyst, men måtte vende om. Før denne ekspedition havde han allerede foretaget kortlægninger i Vestgrønland. Han blev senere direktør for Den grønlandske og færøske Handel og døde i København 1862.

»*Graab*« blev færdig fra værftet i Saxkøbing i efteråret 1929 og kunne være sendt til Grønland med et af årets sidste skibe. Man valgte dog i stedet at afprøve båden i danske farvande og rette de fejl, man allerede havde registreret ved søsteren »*Andræ*«. Den blev derfor sejlet til Handelsens Plads i København (Tran-



»Kiriaq« i Sukkertoppen sammen med geodætterne »W. A. Graab«, »C. G. Andræ« og »I. P. Koch«. 1935. Foto: Geodætisk Institut.

graven), hvorfra skibsinspektionen og bådens kommende fører, søminemester K. F. Brinck¹⁰, foretog prøvesejladser.

Med 1. »Disko« 1930 afsendtes »Graab« til Grønland, hvor den blev sat i vandet den 15. april i Holsteinsborg. Med »Disko« fulgte tillige Janus Sørensen og K. F. Brinck, som straks gik i gang med at klargøre de to både til sæsonens opmålingsarbejde. »Andræ« havde været oplagt for vinteren ved udstedet Sarfanguaq (=strømstedet), hvor der er isfrit hele vinteren, og hvor de lidt større fiskebåde fra Holsteinsborg også plejede at overvinde. Ved »Andræ«s ankomst til Holsteinsborg i efteråret 29 fik

man, ved imødekommenhed fra kolonibestyrerens¹¹ side, overladt et hjørne af pakhuset, som blev afskildret og forsynet med hylder til opbevaring af udstyr og grej. Da bådene i foråret 1930 skulle tilrigges kom man overfor bestyreren ind på oplagring af bådenes grej ved den kommende afrigning. Kolonibestyreren lovede da, at »Andræ«s rum også kunne være disponibelt endnu i vinteren 1930/31, men herefter ville det blive sløjft, da man ikke kunne undvære pladsen til koloniens behov. Med hensyn til »Graab«s inventar kunne bestyreren intet love, og dette spørgsmål blev udsat til afgørelse i efteråret.

Sæsonen 1930 blev atter koncentreret i *Disko*bugten. »*Graab*« fik bevist sin sødygtighed, da den på rejse fra Christianshåb til Godhavn i orkanagtig storm fra nord knækkede rorstammen og tabte slæbejollen. Man prøvede at manøvrere med sejlene uden held, og fartøjet drev mod nogle faretruende skær. Det lykkedes i sidste øjeblik at få tilrigget et nødror og klarede sig med dette ind til Egedesminde.

Da bådene skulle oplægges om efteråret, afviste kolonibestyreren at skaffe plads til »*Graab*«s grej. Udstedsbestyreren i Sarfanguaq, David Olsen¹² viste sig imidlertid mere imødekommende og tilbød plads på stedets pakhusloft, som dog ikke kunne aflåses. Man valgte alligevel denne løsning frem for at lade grejet ligge i båden. Begge bådene blev efter afrigningen lagt ud i strømstedet ved Sarfanguaq indtil næste forår.

I 1931 blev den sidste af bådene færdig og sendt til Grønland på dækket af det KGH-chartrede skib s/s *Susaa* og sat i vandet den 7. juli i Umanaq. Båden havde fået navn efter Danmark Ekspeditionens berømte kartograf, oberst *I. P. Koch* (1870-1928).

Nu kunne *Geodætisk Institut* disponere over tre velegnede og moderne fartøjer, der var konstrueret specielt til opmålingsarbejdet i Grønland. De tre både blev da også hurtigt populære langs vestkysten. Tungujukut (de blå) blev de kaldt på grund af deres blå farve, og fordi de lignede hinanden så meget, at man ikke kunne se forskel på dem. Det var også tre smukke og moderne fartøjer, i modsætning til den øvrige grønlandske motorbådsflåde, som på

nogle få undtagelser nær var gamle, slidte og utidssvarende. Desuden var der den forskel, at mens alle andre motorbåde havde glødehovedmotor og derfor havde en udstødning, man kunne høre i flere miles afstand, var de tre geodætbåde ganske lydløse med deres Kelvin-motor, hvor udstødningen sad lige i vandlinien agter.

Bådene og deres mandskab var populære gæster ved ethvert beboet sted og medvirkede i høj grad til skabe en bedre forbindelse mellem vestkystens kolonidistrikter i sommermånederne.

I bådene var der som regel 4-5 mand fast ombord: en dansk fartøjsfører og 2 unge grønlændere som besætning samt en dansk værnepligtig, der fungerede som kok og altnuligmand. Desuden skulle der være plads til et landgangshold (opmålingshold) bestående af en geodæt og en assistent. Til tider var en af ekspeditionslederne også ombord. Udover besætning og geodæthold hyrede man lokale folk som hjælpere, ofte en 6-8 raske grønlændere fra nærmeste beboede plads. Dem skulle der også være plads til omend som oftest i et kortere tidsrum. De skulle hjælpe ved transporten af materiellet og senere med bygningen af en stor varde, som blev rejst på det punkt, hvorfra holdet havde målt. Det var nu ikke altid lige nemt at skaffe egnede hjælpere. I flere beretninger beklager man sig i forargede vendinger over den medhjælp, der blev stillet til rådighed, som f.eks. når man havde fået løfte om 6 raske mandfolk, men i stedet fik 3 pigeboern i 14-15 års alderen.

Geodæthold med hjælpere samt in-

strumenter, proviant, telte o.s.v. blev sat i land på det bedst egnede sted i forhold til den fjeldtop, der skulle bestiges. Man kunne derefter fra båden følge deres opstigning mod det fastsatte mål. Imens ventede båden på stedet, hvis det da ikke satte ind med så dårligt vejr, at det var nødvendigt at søge en bedre havn indtil uvejret var drevet over.

Den rationelle kortlægningsperiode blev indledt i 1927, og det som senere blev kaldt kortlægningens pionerfase sluttede 1931. I de forløbne år havde man indhentet en masse erfaringer, som betød, at arbejdet nu kunne intensiveres, og man kunne fortsætte sydover med at udbygge det såkaldte trekantnet, der skulle danne grundlaget for de senere topografiske kort og målinger – triangulationen.

I 1931 blev således nettet videreført fra *Diskøbugten* sydover til Nordre Strømfjord, og efterhånden arbejdede man sig længere og længere sydover. At beskrive dette arbejde er ikke hensigten her, hvor det er bådenes rolle der skal omtales.

Her var der dog stadig nogle praktiske problemer, der skulle løses.

Bådenes vinteropbevaring

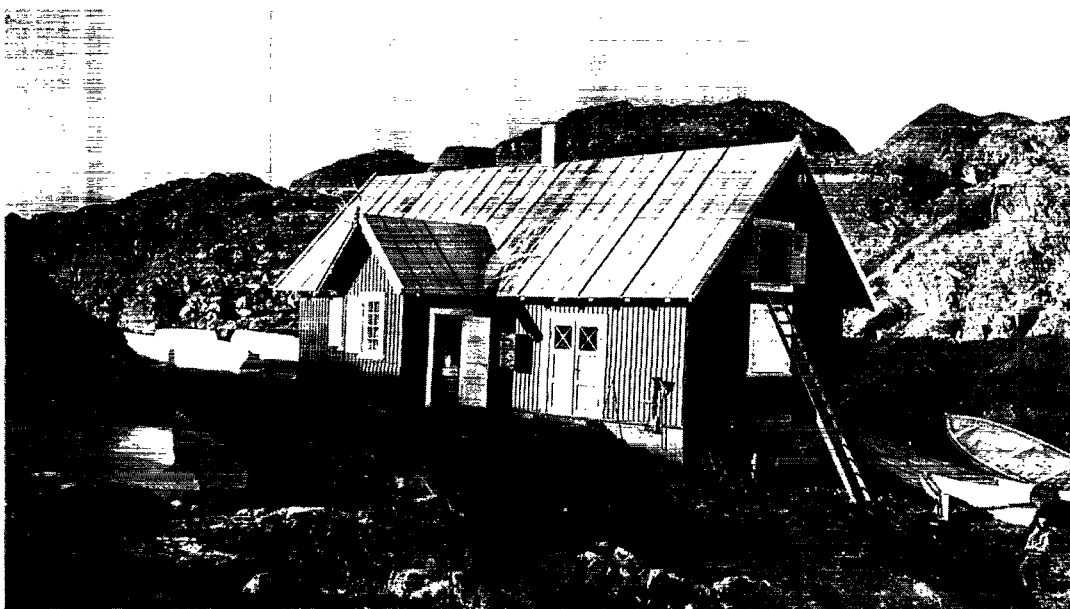
Oplægningen af bådene og opmagasineren af materiel og grej for vinteren havde man endnu ikke fået nogen tilfredsstillende løsning på. Det blev derfor en kolossal forbedring, da geodæterne i 1931 fik opført deres eget hus i Holsteinsborg, hvor man ved sæsonens afslutning kunne anbringe joller, master, sejl, radioer o.s.v. under forsvarlige forhold. Der var også indrettet

plads til at geodæter og bådførere kunne underbringes under hyggelige forhold, mens bådene blev af- eller tilrigget. Bygningen blev dog først helt færdig i 1932, men allerede det første år fik man anbragt alt grejet i huset, og mandskabet kunne bo der indtil afrejsen til Danmark.

Skibsværftet i Holsteinsborg blev taget i brug i 1932 under ledelse af skibskonstruktør Carl Broberg. Geodæterne fik tilbud om, at deres både hvert efterår kunne blive trukket op og stå på værftet under betryggende forhold hele vinteren, indtil de om foråret atter skulle i vandet. Dette blev naturligvis hilst med stor glæde, og endnu et praktisk problem var således løst.

Det var også i 1932, at de tre geodætbåde fik installeret varmeapparater i stedet for de petroleumsovnene man hidtil havde anvendt. Samme år blev der, til underholdning for målerne – når de var ombord – til hver af bådene indkøbt en grammofoon med plader.

I slutningen af september 1932 hærgede nogle kraftige efterårsstorme, og skonnerten »Sælen« blev meldt savnet på rejse fra Upernavik til Egedesminde. De tre geodætbåde var i færd med afriggingen i Holsteinsborg, da der kom besked fra landsfogeden til kolonibestyrelsen om at indsætte alle disponible både i eftersøgningen. »I. P. Koch« var allerede trukket på land og »Andræ« og »Graab« havde sat alt inventar ind i geodæthuset. De fik dog hurtigt grejet ombord igen og afsejlede sammen med hvalfangerbåden »Sonja« på eftersøgning langs kysten nordefter mod Egedesminde. Man fandt aldrig spor af »Sælen« eller



Geodætisk hus i Sisimiut opført 1931-32. Foto: Janus Sørensen. © Arktisk Institut.

dens besætning og passagerer, heriblandt Upernaviks mangeårige bestyrer Lembcke Otto, hans kone¹³ og 17-årige datter. Familien var på vej til Egedesminde for at rejse med s/s »Gertrud Rask« til Danmark for godt, efter næsten 30 års tjeneste i KGH.

Som regel opererede de blå både sammen, og hovedsagelig var det opmålingsarbejdet, der optog det meste af sæsonen. Det skete dog også, at bådene blev sat på sær opgaver. I 1933 var »Andræ« således med Janus Sørensen som fører deltager på Knud Rasmussens¹⁴ 7. Thuleekspedition, mens »Graab« og »Koch« var på opmåling på strækningen Holsteinsborg – Egedesminde – Umanak. Som erstatning for »Andræ« havde man fået stillet m/b »Per« til rådighed. Den var udsendt samme år som læge-

båd til Egedesminde, hvortil den først blev afleveret hen på efteråret.

1933 blev i øvrigt et hektisk år for »Andræ« og Janus Sørensen, som udrejste med »Gertrud Rask« til Egedesminde, hvor han opsatte Egedesminde Radiostation. Derefter fortsatte han til Holsteinsborg, hvor han ligeledes opsatte radiostationen samtidig med, at han riggede »Andræ« til. Derpå gik turen til Jakobshavn for at opsætte radiostationen der, inden »Andræ« endelig kunne sejle sydover for at indgå i 7. Thuleeksp. Efter en lang og besværlig rejse, hvor isen gang på gang lagde forhindringer i vejen, nåede man den 14. juni omsider til Julianehåb sammen med marinekutteren »Maagem«. Derefter gik turen til Ivigtut med Knud Rasmussens motorbåd »Dagmar« på slæb. Inden tu-

ren gik videre til Østkysten foretog geodætholdet på »*Andræ*« opmåling i Julianehåb distrikt.

I 1933 udsejlede »*Andræ*« 5243 sømil i løbet af 103 sejldage.

»*Graab*« var i 1936 knyttet til den flyvefotografiske ekspedition i Vestgrønland, som forsynings- og kommunikationsfartøj. I den anledning fik båden udskiftet sit radioanlæg til fordel for et stærkere og mere tidssvarende. Til transport af de mange tønder flyverbenzin, der skulle udlægges som depoter i Nordre Strømfjords-området, lånte man Sukkertoppens gamle storbåd »*Laksen*« på knap 30 fod, bygget i 1891, som man havde på slæb.



Kahytten i »*C.C.G. Andræ*« med radiosenderen. Foto: Geodætisk Institut.

Familien forøges

Trillingebådene fik nu en søster, motor-kutteren »*Kivioq*«.

»*Kivioq*« var bygget på K. Andersens skibsværft i Frederikssund vinteren 1932-33 til Knud Rasmussen og søsat den 16. juni 1933. Den var på 22 brt. og 47 fod i længden. Der var indrettet køjeplads til 6 personer fortil og 2 agter. Desuden var der et rummeligt lastrum. Apterungen blev imidlertid ændret flere gange i årenes løb, ligesom motoren – 71 HK, 2 cyl. Tuxham – senere blev udskiftet.

»*Kivioq*« var sejlet op fra Danmark for at indgå i 7. Thule-ekspedition 1933 med søløjtnant I.V. Tegner som fører. Med det nyerhvervede fartøj foretog Knud Rasmussen en række rekognosceringsrejser langs den østgrønlandske kyst og nåede helt til Scorebysund. Senere medvirkede »*Kivioq*« i forbindelse med optagelsen af filmen *Palos Brudefærd*, og i oktober sejlede »*Kivioq*« den alvorligt syge Knud Rasmussen fra Ammassalik til Julianehåb på knapt 4 døgn.

Efter Knud Rasmussens død d. 21. dec. 1933 blev »*Kivioq*« købt af Marineministeriet, som stillede fartøjet, der var oplagt i Godthåb, til rådighed for *Geodætisk Institut* i sommeren 1935. Geodæterne blev imidlertid så glade for båden, at man købte den af Marineministeriet. Den 25. marts 1936 blev »*Kivioq*« indført i skibsregistret som tilhørende *Geodætisk Institut*. Et væsentligt argument for at erhverve båden var, at man havde brug for et større og hurtigere fartøj, bl.a. fordi man havde planer om at anvende heste til at transportere felt- og opmålingsgrej mellem posterne på



»W. A. Graub« i Illulissat/Jakobshavn. Foto: Geodætisk Institut.

land. »Kivioq« ville egne sig bedre til at have et par heste stående på dækket end de tre andre geodætbåde. Denne plan blev dog aldrig virkeliggjort.

»Kivioq« blev geodæternes flagskib med Janus Sørensen som flagskipper indtil 1948 og med chefen for opmålingsekspeditionen ombord.

I sommeren 1936 bjergede »Kivioq« besætningen på den franske damper *Saint Coulombe*, der var forlist i Davidsstrædet.

I de følgende år opererer geodætbådene for det meste i Sydgrønland, og

»Kivioq« er i 1937 hjælpeskib for *Geodætisk Instituts* flyvefoto-ekspedition i det sydlige Østgrønland.

Samme år opstod der en pudsig meningsudveksling mellem Janus Sørensen og kolonibestyrer A.C. Rasmussen i Holsteinsborg om, hvorvidt »Kivioq« havde ret til at føre rent splitflag. Kolonibestyreren indberettede sagen til landsfogeden, da han mente, at kun orlogsfartøjer måtte føre rent splitflag. Alle andre statsskibe i Grønland skulle føre »Harpunflaget«, hvilket de tre andre geodætbåde da også gjorde. Lands-

fogeden gav kolonibestyreren medhold, hvorefter »Kivioq« måtte ændre sin flagføring.

I 1939 udsendte man kun et geodæt-hold, som sejlede med »W.A. Graab«. »Andræ« var stillet til rådighed for geologerne, mens »Kivioq« og »I.P. Koch« blev stående på værftet i Holsteinsborg, hvor man benyttede lejligheden til at foretage en længe ønsket forbedring af apteringen på »Kivioq«.

I efteråret 1939 stod alle 4 geodæt-både godt og sikkert på værftet i Holsteinsborg og afventede den kommende sæson, men den 9. april 1940 kom i vejen og satte en stopper for såvel geodæternes som geologernes arbejde i Grønland.

Krigsårene

Under krigen var det kun »I.P. Koch« og »W.A. Graab«, der kom til at sejle, men ikke for geodæterne. Fra november 1940 til juni 1942 var »Koch« vagtsbåd for de i Ivigtut stationerede amerikanske soldater, mens »Graab« sejlede for Administrationen i Godthåb.

Fra 2. juli 1942 til 22. juli 1945 byttede de to både roller. »I.P. Koch« blev rejsebåd for kaptajn Chr. Vestmar¹⁵, som efter s/s »Gertrud Rask«s forlis i 1942, blev skibsinspektør for statens fartøjer i Grønland. »Graab« kom til Ivigtut og sejlede her som vagtbåd til krigens afslutning.

Det gik hårdt ud over såvel »Koch« som »Graab«, og begge fartøjer skulle gennem et grundigt og langvarigt værftsophold i Holsteinsborg, inden de kunne anvendes igen. »Kivioq« stod 7½ år på værftet i Holsteinsborg – fra efter-

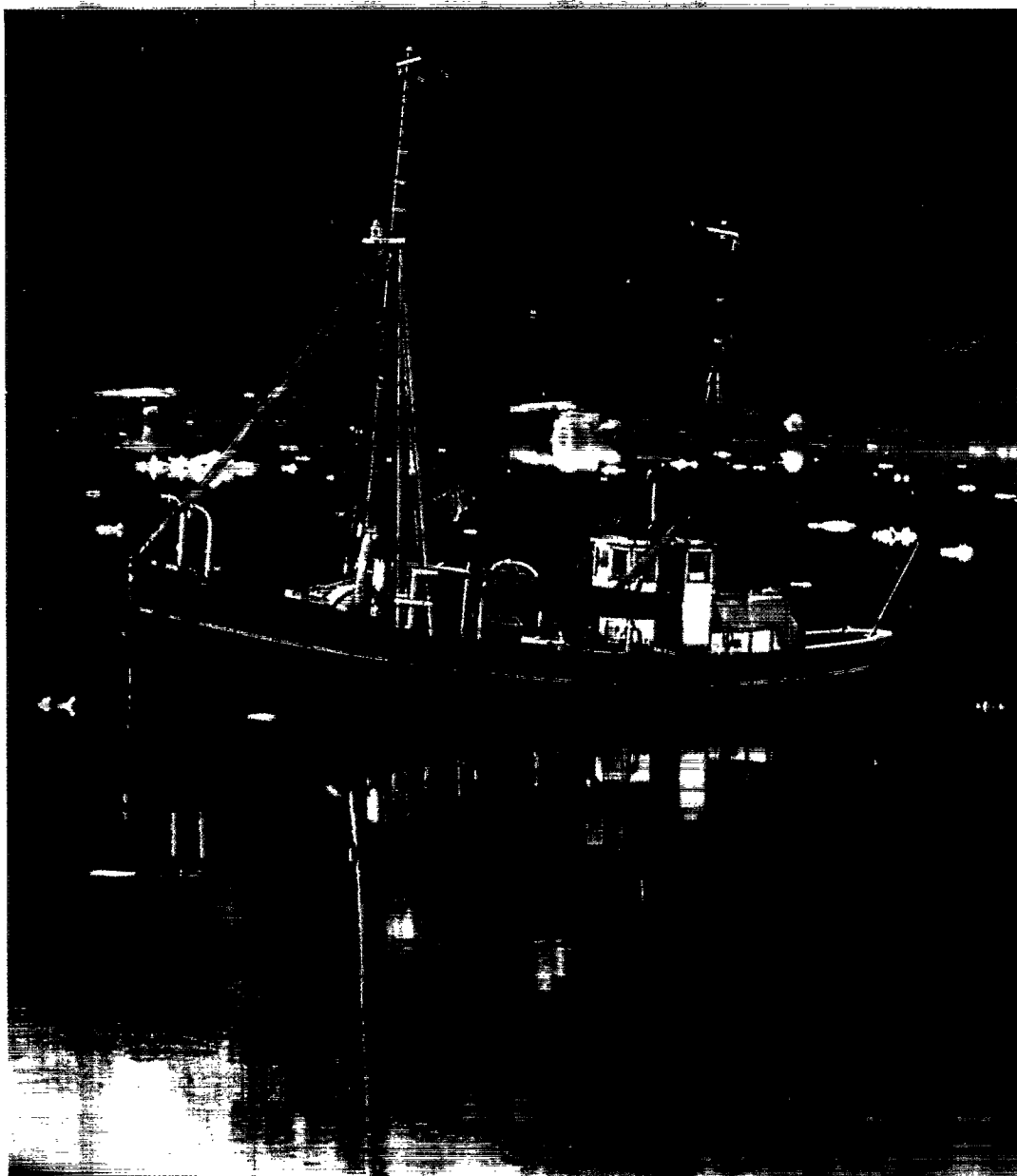


Chefen for Grønlands Marinekommando, kommandør G. De Lichtenberg og chefen for geodæternes opmålingsekspedition oberst C.C.A. Gabel Jørgensen ombord på »Kivioq« 1947. Foto: Helge Schultz-Lorentzen.

året 1938 til foråret 1946. Der var ellers bud efter den. På Landsrådets møde i Godthåb 1943 foreslog medlemmet fra Holsteinsborg, Frederik Lennert¹⁶, at »Kivioq« blev solgt til kommunen, som kunne anvende fartøjet til hvalrosfangst og fiskeri. Forslaget blev afvist, dels fordi »Kivioq« jo var *Geodætisk Instituts* ejendom^{16a}, og dels fordi båden var i besiddelse af den eneste maskine, der kunne bruges som reserve, hvis en af skonnerternes maskiner skulle bryde sammen.

I marts 1946 vendte geodæterne tilbage og »Kivioq« blev atter søsat. Det var med stor spænding og nogen bekymring Janus Sørensen imødeså gensynet med sit kære skib, der dog viste sig i rimelig god stand efter de mange år på land. Også »Andræ«, som havde tilbragt et år mindre på land, havde det godt.

Fra 1946 fortsatte geodæterne deres opmålingsarbejde, og de blå både med »Kivioq« som flagskib viste sig atter i byerne langs kysten.



»Kivioq« på arbejde i Ameralikfjorden 1972. Foto: Jon Olsen, Kört- og Matrikelstyrelsen.

Nye tider

Efterhånden var der blevet behov for en reovering af trillingebådene. Deres gamle Kelvin-motor blev udskiftet med

en Bøkh diesel på 45 hk, først »Graab« i 1948 og dernæst »Andra« og »Koch« de følgende år. Samtidig fik de nyt styrehus, som var større, højere og hvidma-



»Ole Romer« nyder sit otium i Roskilde. Foto: Helge Schultz-Lorentzen 1999.

let. Men der var også blevet behov for flere og større både.

Kort tid efter befrielsen – allerede d. 22. maj 1945 – skrev direktøren for *Geodætisk Institut*, N.E. Nørlund¹⁷ til Grønlands Styrelse med anmodning om hjælp til at erhverve mindst 2 fartøjer, der skulle være væsentlig større og stærkere end de eksisterende 4 geodætibåde. Bevilling blev søgt og tilbud indhentet i løbet af 1946. I første omgang blev det dog kun til 1 fartøj:

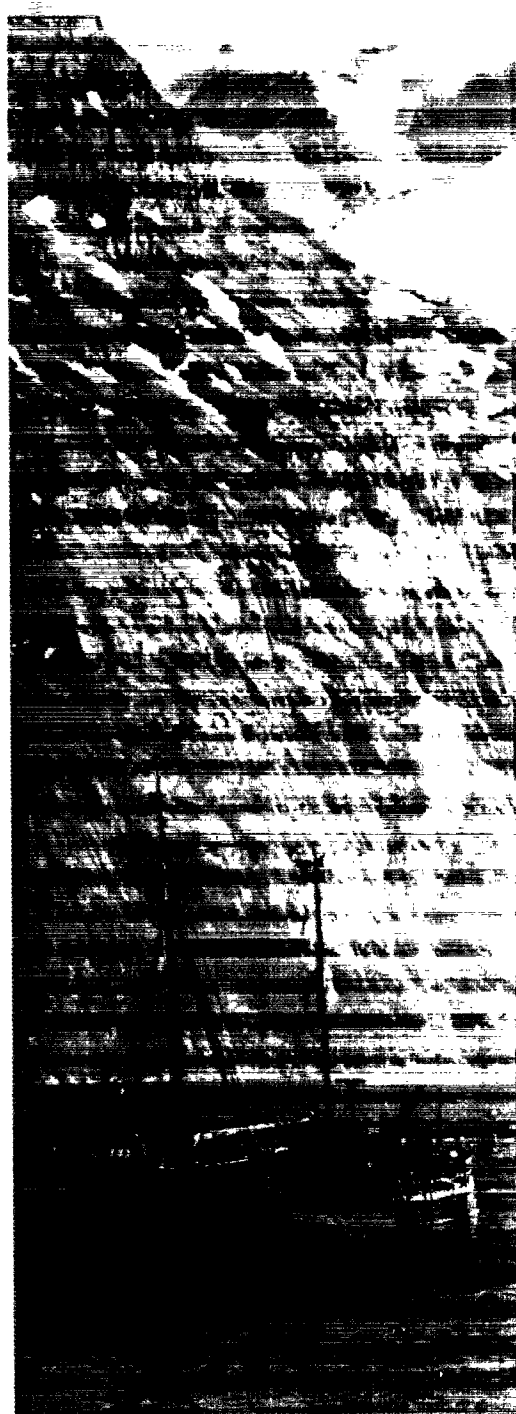
Motorkutteren »Ole Romer« blev i vinteren 1946-47 bygget på Holbæk Både-

værft og opkaldt efter den berømte danske astronom *Ole Romer* (1644-1710). Fartøjet, der var på 49 brt, 9 nettotons og 53½ fod (16,8 m) lang og forsynet med en 116 hk motor, blev afleveret i maj 1947. »Ole Romer« blev sejlet til Godthåb af orlogskaptajn Erik Stærmosen¹⁸, som alligevel skulle til Godthåb for at tiltræde som næstkommanderende ved Grønlands Marinekommando. Styrmand Heisterberg overtog efter ankomsten den 29. maj kommandoen, hvorefter »Ole Romer« indgik i opmålingsarbejdet sammen med de andre

geodætbåde og overvintrede i Godthåb, bag Kuløen i Skibshavnens nordøstlige ende.

Den 12. januar 1949 søger Statsministeriet/Grønlands Styrelse Finansministeriet om en bevilling på 225.000 til indkøb af et fartøj, der var under bygning på Faaborg Skibs- og Bådebyggeri, som man mente ville være velegnet til geodæterne efter en mindre ombygning, og som Styrelsen havde mulighed for at overtage kontrakten på. I ansøgningen blev der argumenteret med, at *Geodætisk Institut* i de kommende år stod overfor at skulle foretage triangulationer og andet geodætisk arbejde på Grønlands østkyst, helt op til den nordligste del af kysten, hvortil »Andræ«, »Graab« og »Koch« var for små og uegnede. I ansøgningen blev det bl.a. anført: »Kivioq« og »Ole Rømer« »ville ikke være tilstrækkelige, hvis opgaverne skulle løses i det tempo, øjeblikkets internationale situation kræver. Statsministeriet, Grønlands Styrelse, anser det derfor for påkrævet, at der anskaffes et nyt fartøj, der stilles til rådighed for *Geodætisk Institut*«. Videre hedder det »at det er tanken, at det pågældende fartøj hvert år skal sejle fra Danmark til Grønland for at deltage i opmålingsarbejdet på østkysten og medbringe instrumenter og proviant samt anden last, da al sejlads på Østgrønland foregår mere spontant end på vestkysten«.

Bevillingen blev givet i finansåret 1948/49 og desuden en efterbevilling på 100.000 kr. til ombygningen i finansåret 49/50, hvortil kom en tillægsbevilling på 130.000 kr. til ekstraudstyr. Skibet kom til at koste ialt nær ved en



»Tycho Brahe« i Godthåbsfjorden 1967. Foto: Jon Olsen, Kort- og Matrikelstyrelsen.

halv million kr. (Prisen på »*Ole Rømer*« var i 1947 under 200.000 kr.).

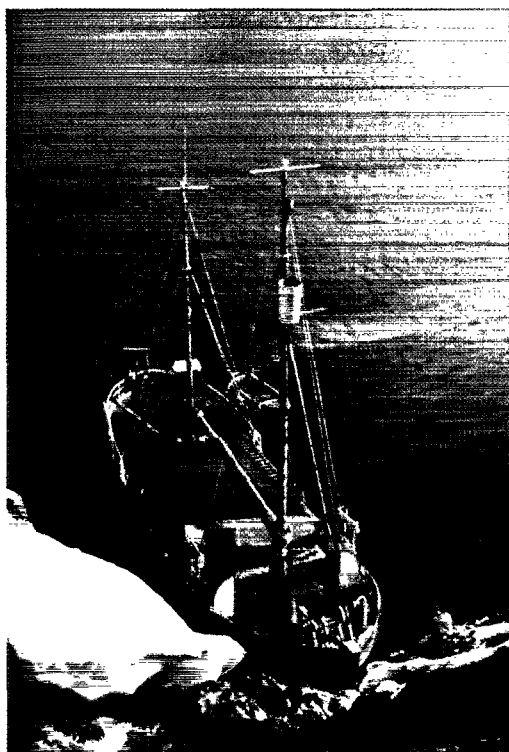
En anden berømt, dansk astronom, *Tycho Brahe* (1546-1601) lagde navn til den sidste og største geodætbåd, som blev færdig i slutningen af maj 1949 fra Faaborg Skibs- og Bådebyggeri og blev sejlet til Grønland af styrmand Heisterberg. »*Tycho Brahe*« var på 82 brt., 68 fod (21,3 m) lang og med en 163 hk maskine.

Som det fremgår var »*Ole Rømer*« og »*Tycho Brahe*« væsentlig større end trillingebådene og »*Kivioq*«. De havde plads til langt flere personer og langt mere grej og var i stand til at tage turen frem og tilbage over »Dammen« hvert år og overvintrede i Danmark – i Flådens Leje – når sæsonen var slut.

Arbejdet udvides til Thule og Østgrønland – og ny teknik

I 1951 var »*Graab*« atter på en specialopgave, idet den var udlånt til *Stednavneudvalget*, som skulle foretage navnebehandling langs vestkysten under ledelse af professor Holtved¹⁹. Kaptajn Johannes Balle¹⁹ var med som tolk, kendtmand og fører af båden. I 1952 var »*Kivioq*«, »*Ole Rømer*« og »*Tycho Brahe*« på opmåling i Thule-distriktet, »*I.P. Koch*« lå hele sommeren til ankers i Ulkebugten med maskinhaveri, mens »*W.A. Graab*« og »*C.C.G. Andræ*« var på opmålingsarbejde på vestkysten. I 1953, 54 og 55 var alle 5 både på arbejde for *Geodætisk Institut*. Dog var »*Andræ*« det sidste år udlånt til geologerne i Sydgrønland i en periode.

Geodæterne var efterhånden nået så langt i deres kortlægningsarbejde, at



»*Tycho Brahe*« tanker vand ved en elv. Foto: Jon Olsen, Kort- og Matrikelstyrelsen.

man i de kommende år hovedsagelig skulle operere på Østkysten og i Thuleområdet, hvortil de tre gamle geodætbåde var uegnede. Desuden betød anvendelse af ny teknik, hvor bl.a. luftfotografering i langt større omfang blev anvendt, at man kunne klare sig med de tre store både: »*Kivioq*«, »*Ole Rømer*« og »*Tycho Brahe*« foruden benyttelse af helikoptere.

Geodæterne afleverer trillingebådene

Allerede tidligt i foråret 1956 forlød det, at *Geodætisk Institut* (GI) overvejede at aflevere geodætbådene »*Andræ*«, »*Graab*« og »*Koch*« til Ministeriet for Grønland.

På Kommissionens møde den 7. maj oplyste GI, at man ikke mere mente at have brug for de 3 små både, og at ministeriet var i færd med at finde ud af tilhørsforholdet.

Direktøren for *Geodætisk Institut*, Einar Andersen bekræftede dette i et brev af 8. juni 1956 til Ministeriet for Grønland, hvori det tillige oplystes, at GI var villig til at afstå geodæthuset og bådhal- len i Holsteinsborg til anvendelse efter ministeriets bestemmelse, medens insti- tuttet dog ville forbeholde sig foreløbig at disponere over værkstedsskuret.

Straks herefter meldte der sig en række liebhavere til såvel både som huse:

Grønlands Geologiske Undersøgelser (GGU) mente, de var selvskrevne til at overtage såvel både som bygninger i Holsteins- borg, KGH var interesseret i geodæthu- set samt en af bådene til brug for den fremtidige fiskerikontrollør. *Meteorolo- gisk Institut* ville gerne låne en af bådene til brug for den magnetiske kortlægning. Ministeriet ville gerne anvende en af bå- dene til det såkaldte *Høeg-udvalg*²⁰, mens Landshøvdingen allerede havde dispo- neret over bådene fra sommeren 1957 til anvendelse som rejsebåde i byer med ringe bådkapacitet: »Andræ« i Umanaq, »Koch« i Egedesminde og »Graab« skulle benyttes som midlertidig lægebåd i Hol- steinsborg.

GGU

Grønlands Geologiske Undersøgelser (GGU) blev oprettet i 1946 og anskaffede i årene derefter sine egne fartøjer. I 1946 købtes kutteren »Ulk« på 19,5 ton og bygget i 1938 til en privatmand. Under

krigen havde den gjort tjeneste som tysk patruljebåd i Lillebælt og derefter konfi- skeret og solgt. Den blev nu købt for 90.000 kr. og omdøbt til »N.V. Ussing« efter mineralogen professor N.V. Ussing (1864-1911).

I 1948 fik GGU bygget en noget større kutter på 42 brt. (11 nett.), 52,6 fod (16,5 m) lang og 16,5 fod (5,17 m) bred på Lilleø Skibsværft i Korsør, der fik navnet »K.J.V. Steenstrup«, efter mi- neralogen af samme navn, som levede 1842-1913. Begge både blev malet røde, den senere såkaldte GGU-farve, som rederiet J. Lauritzens flåde siden efterlig- nede. GGU's aktiviteter i Grønland voksede imidlertid hurtigt, og man havde behov for flere både.

Hvem ejer bådene?

Der udspandt sig nu en længere diskus- sion mellem ministeriet og GGU om, hvem der var den retmæssige ejer af de tre geodætbåde.

På GGU's side hævdede professor Rosenkrantz²¹ og lederen af GGU, K. Ellitsgaard-Rasmussen²², at bevilling- en til bådene i sin tid var givet til viden- skabelige formål i Grønland og derfor måtte ejes af Kommissionen. Departement- schef Eske Brun²³ argumenterede med, at det var Ministeriet for Grønland (dengang Grønlands Styrkelse), der i sin tid (1929) lod bådene bygge og stillede dem til rådighed for *Geodætisk Institut*, samt at udgiften blev afholdt over Sty- relsens (nu Ministeriet for Grønland) budget, hvor forrentning og afskrivning ligeledes havde været afholdt.²⁴

I første omgang fik GGU dog lov til at låne »Graab« og »Koch« samt geodæt-

huset, men kun i sæsonen 1956. Fra 1957 ønskede ministeriet selv at disponere over fartøjer og bygninger. Geologerne regnede dog med, at ordningen nok ville blive mere varig. De maledes »Graab« og »Koch« røde, hvilket Eske Brun kort noterer sig i et rejsenotat fra 5. aug. 56, og senere bemærker i GGU-udvalget, at farven ikke er godkendt. Desuden planlagde geologerne at lægge centralvarme ind i geodæthuset.

På et møde den 15. april 57 drøftes bådenes fremtid. Her anfører GGU, at det stærkt udvidede arbejde i forbindelse med atomenergikommissionens arbejder gør det nødvendigt, at der fortsat kan disponeres over bådene. Lands-høvdingen henstiller, at GGU's disposition over bådene ikke forlænges udover 1957, og der aftales en aflevering senest medio september 1957, helst før.

Diskussionen mellem ministeriet og GGU fortsatte, og bådspørgsmålet blev drøftet såvel i Kommissionen som i GGU-udvalget, hvor Eske Brun var henholdsvis næstformand og formand. Desuden blev sagen drøftet ved møder i ministeriet. Den principielle holdning var den samme, men ministeriet gav ikke nogen klar og entydig udmelding om fremtiden, hvilket var til irritation i GGU, som derfor ikke kunne planlægge og budgettere for fremtiden.

GGU forlangte derfor i brev af 8. juli 1957 at få spørgsmålet om bådenes anvendelse i de kommende år endeligt afklaret og anmoder indtrængende ministeriet om at meddele et klart standpunkt i sagen.

Striden fik en foreløbig løsning på et møde den 7. nov. på departementschef

Bruns kontor, hvor bl.a. professor Rosenkrantz, Ellitzgaard-Rasmussen, lands-høvding Lundsteen og kontorchef Budde-Lund deltog. Her blev det aftalt, at GGU fortsat kunne låne geodæt-bådene »Koch« og »Graab«, men at de skulle tilbageleveres efterhånden som GGU fik erstatning i form af nye fartøjer. En forudsætning var derfor, at GGU søgte bevilling til en ny båd, som gerne skulle tages i brug i sommeren 1958. Desuden aftaltes, at GGU fortsat kunne anvende geodæthus og bådehal i Holsteinsborg.

GGU gik herefter igang med at projektere et nyt fartøj og indhente tilbud med henblik at søge bevilling. Den ny båd blev bygget i Holbæk og var færdig til sæsonstarten i 1960.

Den fik navnet »*Andreas Kornerup*« efter geologen og kunstneren A. Kornerup (1857-1881) og var på 17,8 brt. med plads til 10 passagerer.

»A.W. *Graab*« blev herefter afleveret til ministeriet og placeret som puljebåd i Egedesminde.

Tilbage i geologernes varetægt var nu kun »*I. P. Koch*«. I maj 1962 søger GGU, i henhold til aftalen med ministeriet, atter en bevilling (251.000 kr.) til bygning af et nyt fartøj. Den 8. juni meddeler ministeriet imidlertid, at ansøgningen ikke vil blive fremmet, men at GGU fortsat kan regne med at benytte »*Koch*«, som året før havde fået motoren hovedrepareret og derfor nok kunne holde nogle år endnu. Det skulle imidlertid gå anderledes.

I september året efter totalforliser »*I. P. Koch*« efter en brand, og GGU får en særbevilling til bygning af et nyt fartøj (Staten er jo selvforsikrende).

I 1965 blev på Ranzaus Minde Bådeværft bygget en båd på 26 brt. og 12,25 m lang, som fik navnet »J.F. Johnstrup«, efter geologen professor J.F. Johnstrup (1818-94), som oprettede Kommissionen for ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland i 1876.

Geologerne var nu i besiddelse af 4 fartøjer, »Ussing«, »Steenstrup«, »Kornerup« og »Johnstrup«, som alle overvintrede i Holsteinsborg. Geodæterne havde bådene »Kivioq«, »Ole Rømer« og »Tycho Brahe«, hvoraf kun den første overvintrede i Holsteinsborg.

De tre store geodæt både

Geodætisk Institut havde også fået kortlægningsopgaver på Island og Færøerne, hvortil såvel »Ole Rømer« som »Tycho Brahe« blev anvendt.

I 1956 opererer »Ole Rømer« således kun på Færøerne og var ikke i Grønland, mens »Tycho Brahe« kun var en kort tur i Holsteinsborg og Godthåb og derefter på opmålingsarbejde på Island.

I vinteren 1957-58 var »Kivioq« en tur i Danmark, hvor det 25 år gamle fartøj fik installeret en ny og kraftigere motor samt fik foretaget en grundig kølhaling. Tankene blev udskiftet, hvilket gav mulighed for en bedre udnyttelse og mere hensigtsmæssig aptering i salonen, hvor der kunne blive plads til en køje mere.

På turen til Danmark fulgtes »Kivioq« med »Ole Rømer« og »Tycho Brahe«. De forlod Holsteinsborg den 3. sept. og ankom København den 27. september efter et ophold i Reykjavik på 6 dage. I 1959 gennemgik »Ole Rømer« en større ombygning i Danmark for at forbedre

forholdene både for besætning og passagerer, og i årene 1967, 68 og 69 opererer »Ole Rømer« kun på Færøerne.

»Ole Rømer« og »Tycho Brahe« blev aldrig helt så kendte langs de grønlandske kyster som trillingebådene og »Kivioq«. Dette var nok dels fordi de to store fartøjer ikke havde samme behov for anløb af byerne som de fire mindre fartøjer, dels at »Ole Rømer« og »Tycho Brahe« efterhånden mest opererede udenfor beboede områder i Ostgrønland og Thule, og dels at begge fartøjer overvintrede i Danmark.

Gennem de næsten 50 år geodætternes blå både sejlede i Grønland var de forskånet for større uheld. Maskinskade, dårligt vejr og påsejling af skær har de alle været udsat for, men altid klaret sig uden større dramatik. Takket være bådenes radio har man kommunikeret flittigt med hinanden og i stor udstrækning hjulpet hinanden, hvis der var behov for bugsering eller rådgivning i forbindelse med motorhavari.

Helt forskånet for dramatiske hændelser var man imidlertid ikke. Der var således grund til bekymring, da »Kivioq« i juli 1974 blev meldt savnet på rejse sydover fra Holsteinsborg. En større eftersøgning blev iværksat, men kunne afblæses efter 3 døgn, da skibet blev fundet af tankskibet »Irland« ud for Sukkertoppen, et godt stykke ude i Davidsstrædet. »Kivioq« havde fået maskinskade ud for Sdr. Strømfjord, og da strømforsyningen til radioen samtidig svigtede kunne man ikke udsende nødsignaler. Vejret havde været blæsende og usigtbart, og man havde haft svært ved at manøvrere med sejlene. På en tran-



»Teistena« som geodætboat 1977. Foto: Jon Olsen, Kort- og Matrikelstyrelsen.

sistorradio kunne man følge eftersøgningen, som var koncentreret til området Holsteinsborg – Kangamiut. Endelig om morgenen på fjerde-dagen dukkede motortankeren »Irland« op, og »Kivioq« kom på slæb til Sukkertoppen.

Efterhånden var geodætternes kortlægningsarbejde nået så langt, at det sejlene materiel kunne indskrænkes eller helt undværes. Samtidig blev bevillingerne til Grønlandsarbejdet kraftigt beskåret.

Den 1. november 1973 skriver direktøren for GI til samtlige ministerier og en række styrelser, heriblandt GGU, at der på grund af de begrænsede midler, der er til rådighed for opmålingsarbejdet i Grønland, formentlig i en årrække ikke er behov for anvendelse motorkut-

terne »Tycho Brahe« og »Ole Rømer«. »Et eller begge fartøjer vil mod betaling af et passende vederlag kunne stilles til rådighed for statslig myndighed«, skriver direktøren.

Den eneste instans der reagerer er GGU, som gerne vil leje »Tycho Brahe«, hvilket de gør i årene 1974-78. I 1979 sælger Geodætisk Institut »Tycho Brahe« til et privat partsrederi i Helsingør.

»Ole Rømer«, der var oplagt på Holmen i 1973, kom igen til Grønland 1974, hvor den de følgende år opererede på østkysten og overvintrede 1975/76, indefrosset i den lille vig Noret nær ved Meestervig. I foråret 1977 blev »Ole Rømer« solgt på en auktion i København.

Samme år overtog GGU »Kivioq«, som endnu engang omregistreres som

nu tilhørende GGU og hjemmehørende i Holsteinsborg. »Kivioq« kom imidlertid kun til at arbejde for GGU et enkelt år (1977), og fik da heller aldrig ændret sin lyseblå farve.

Nu var geodæterne helt uden både, men det varede kun et par måneder. Allerede den 1. juni overtager *Geodætisk Institut* inspektionskutteren »Teisten«, som Søværnet stillede til rådighed for sommerens opmålingsopgaver i Grønland.

»Teisten« var bygget 1952 i Holbæk, var på 81,1 brt. og 22,75 m lang, altså noget større end »Ole Rømer«. Den havde virket som inspektionskutter i Grønland 1952-72 og derefter nogle år på Færøerne.

Straks efter overtagelsen blev skibet sat i dok for at få et eftersyn. Samtidig benyttede man lejligheden til at male den i geodæternes lyseblå farve. »Teisten« opererede hele sommeren i Thuleområdet med et hold geodæter og blev ført af S.E. Sønderstrup.

Det havde været tanken, at *Geodætisk Institut* skulle overtage båden permanent, men det blev kun til det ene år. »Teisten« blev efter hjemkomsten i oktober afleveret tilbage til Søværnet.

Herefter har geodæterne udelukkende benyttet sig af fly- og helikoptertransport.

Hvor blev de af?

»C. C. G. Andræ«, »W.A. Graab« og »I. P. Koch« fik alle en sørgelig skæbne.

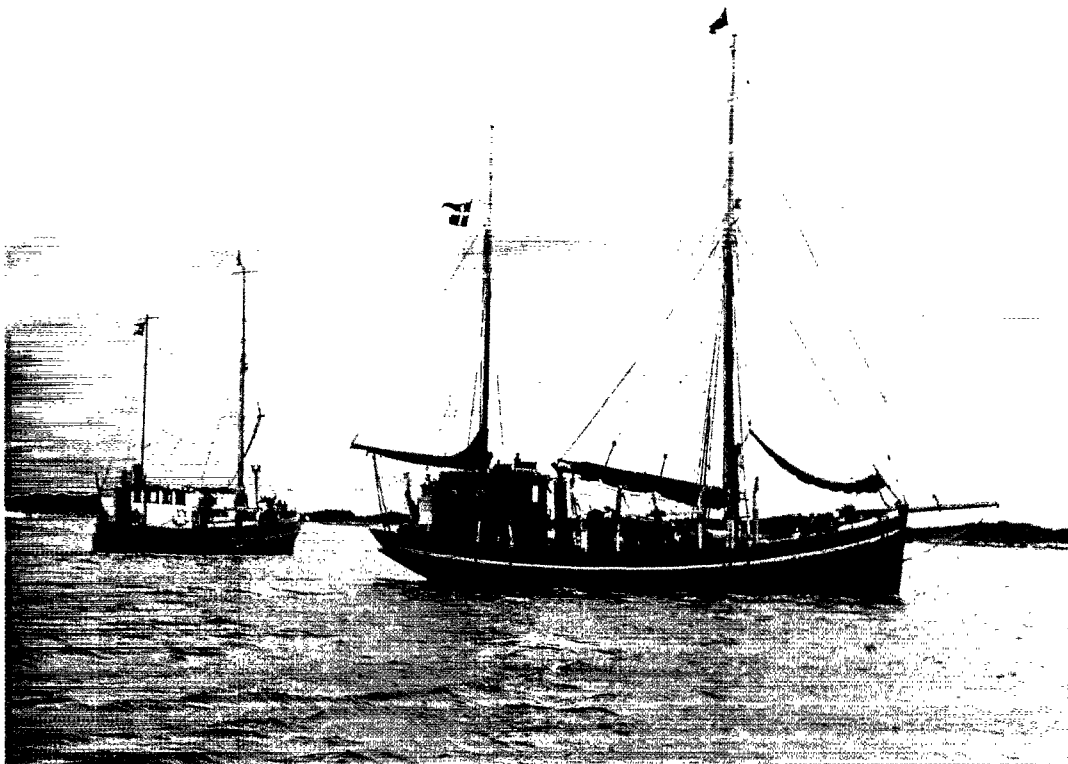
Som omtalt blev »Graab« og »Koch« overtaget af GGU i 1956 og malet røde. Da »Graab« blev tilbageleveret i 1960, blev den placeret som såkaldt puljebåd

(institutionsbåd) i Egedesminde. Her gjorde den tjeneste til engang i midten af 1970-erne, da den blev taget op på Landskassens Bådebyggeri i Aasiaat for at gennemgå en større renovering. I 1980 overtog det daværende Landsmuseum båden for at bevare den af skibshistoriske grunde og med henblik på at anvende den som museumsbåd. Man indgik en aftale med Bygge- og Anlægsskolen i Sisimiut om, at renoveringen skulle foregå som et projekt i forbindelse med uddannelse af skibstømrere.

»Graab« blev i maj 1981 transporteret til Sisimiut på dækket af et kystskib og anbragt uden for Bygge- og Anlægsskolen. Skiftende museumsledere i Sisimiut har forsøgt at skaffe midler fra forskellige fonde til projektet, men foreløbig uden held. I 1988 lå båden, uden rig og styrehus og uden hverken blå eller rød farve, stadig uden for Bygge- og Anlægsskolen under en presenning. I 1992 har Grønlands Nationalmuseum & Arkiv overdraget båden til Sisimiut Kommune. Bygge- og Anlægsskolen brændte i midten af 1990-erne, uden der tilsyneladende skete skade på den gamle geodætboat.

I oktober 1999 ligger den 70-årige »W.A. Graab« stadig på land – dog uden presenning – og venter på sin skæbne. Vel det ældste skrog af et tidligere kendt og populært fartøj langs kysten. På museet opbevares en del af bådens inventar. »Graab« kommer næppe på havet mere.

»I. P. Koch« forliste i 1963 efter en brand. Båden var ifølge med geologbådene »Ussing« og »Steenstrup« på vej til Holsteinsborg for afrigning efter som-



Geologernes første motorkutter »N.V. Ussing« og den tidligere geodætboat »I.P. Koch«, som GGU overtog i 1956, fotografert i Sydgrønland 1960. Foto: T.C.R. Pulvertaft, GEUS.

merens arbejde i Sydgrønland. Efter en overnatning i Toqqusaq afgik bådene næste morgen den 29. sept. kl. 8. Kort efter konstaterede man en kraftig røgudvikling fra motorrummet i »Koch«, og da man åbnede ned til salonen, var der flammer på toilet og den bageste del af kahytten. Skipperen, Henning Andersen forsøgte at pøse vand på, men varmen var snart så stærk, at det var umuligt at blive ombord. Skipperen og de 2 besætningsmedlemmer gik i jollen og sejlede over til »Steenstrup«, hvorfra man fik en trosse ombord i »Koch«, som blev taget på slæb mod Toqqusaq, som man nåede kl. 10,30. Da var styrehus og

agterskib omspændt af høje flammer. Trossen blev kappet, og den brændende båd drev ind mod kysten, og kl. 15,30 gik »I.P. Koch« ned på 1½ meter vand. Regnskab med bilag til 21.000 kr. og pengekasse med godt 3.000 kr. brændte, og besætningen mistede alt. Næste dag bjærgede man begge ankre med kæder, alt andet var opbrændt.

I geologkredse omtales hændelsen stadig som »verdens hurtigste afrigning«.

»C.C.G. Andræ« fører efter 1956 en mere anonym tilværelse end sine to søstre. Den blev – uvist af hvilken grund – ikke overtaget af geologerne i 1956, men stod ubenyttet på bådplad-



»Kviog« sunket ved kutterkajen i Nuuk, april 1989. Foto: Hans Kapel.

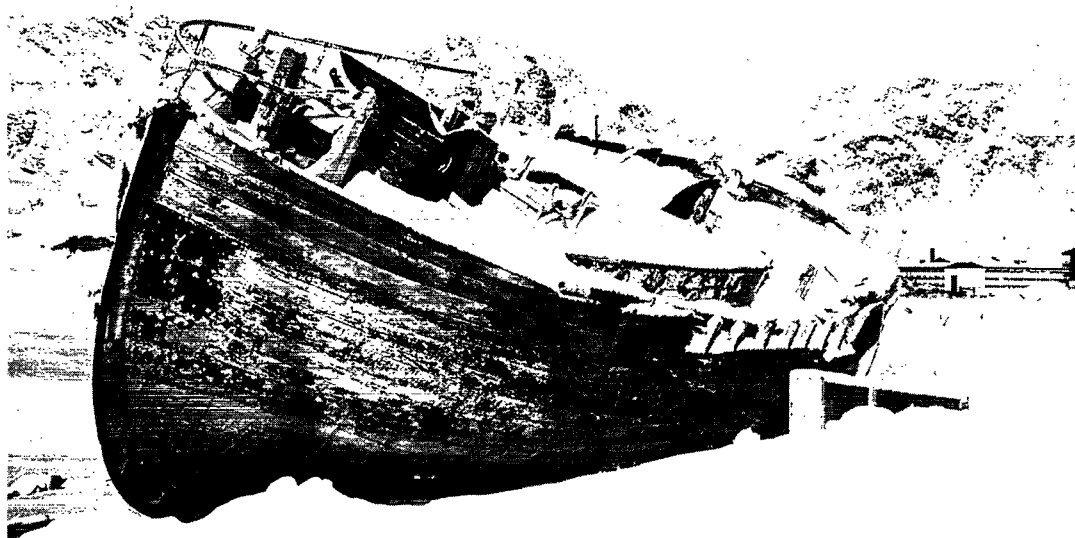
sen Holsteinsborg. Ministeriet – d.v.s. landshøvdingen – disponerede over den og har måske anvendt den enten som midlertidig lægebåd i Holsteinsborg, indtil »Ujuat« kom fra Ammassalik eller som puljebåd et sted, hvor man manglede rejsebåde. I 1961 er båden i al fald placeret som puljebåd i Sukkertoppen. Her endte den første blå båd, »C.C.G. Andræ« sine dage, da den efter en brand i havnen blev vrag. Føreren, Klaus Berthelsen nåede at bjærge en del af bådens effekter og inventar, bl.a. radiosenderen, som idag befinder sig på museet i Maniitsoq.

»Kivioq«

Det nu næsten 50-årige skib blev i 1980 solgt til et privat konsortium i Nuuk,

Arctic Multisupply Asp v/ direktør og læge J. Streit Christoffersen. »Kivioq« lå herefter ved kutterkajen i Skibshavnen i Nuuk i flere år og blev misligholdt. En dag i 1989 var den sunket og stod på bunden af Skibshavnen og lænede sig op af kutterkajen med forskib, dækshus og master ragende op over vandet. Havneforvalteren i Nuuk, Knud Erik Møller fik imidlertid bjærget det gamle, historiske skib og overtog det. Efter to års hårdt arbejde og adskillige hundrede tusinde kroner var skibet bragt tilbage til sit oprindelige udseende og i fin sejldygtig stand.

»Kivioq« gjorde nu nogle ture på charterbasis. I sommeren 1991 var »Kivioq« chartret af et tysk filmhold til en tur gennem Nordvestpassagen. Desværre



»W.A. Graab« 1999. Siden 1981 har den 70-årige tidligere geodætisk båd ligget ved Bygge- og Anlægsskolen i Sisimiut. Foto tilhørende Museet i Sisimiut.

blev man stoppet af is og måtte vende om. Året efter var skibet bl.a. i Thule med et hold arkæologer fra Nationalmuseet. Her var det nær gået galt. »*Kivioq*« løb på et skær ved Pituffik, hvor den lå med 70 graders slagside og kunne være kæntrret. Det lykkedes dog, efter adskillige timers forløb, at komme flot og returnere til Pituffik.

I 1995 fik Knud Erik Møller ansættelse som havnekaptajn i Århus. »*Kivioq*« sejlede han selv fra Grønland til Århus, hvor den idag ligger og har det godt. Knud Erik Møller har solgt skibet for et par år siden til nogen, som både vil passe godt på det og hæge om dets historiske fortid. »*Kivioq*« er still going strong.

»*Ole Rømer*«

Geodætisk Institut solgte, som omtalt, den efterhånden 30-årige »*Ole Rømer*« på en auktion i foråret 1977. Den ny ejer kaldte sit rederi »*Ole Rømer I/S*« og ændrede skibets navn til »*Peter Freuchen*«. I 1982 fik båden ny ejer, som gav den det gamle navn, »*Ole Rømer*« tilbage. Skibet sælges atter i 1984 til et partsrederi, som havde båden liggende i Sydhavnen. »*Ole Rømer*« blev sidst solgt 1998 og ligger nu i Roskilde havn som fritidsskib. Den har fået en mørkere blå farve, men ser iøvrigt ud til at have det godt.

»*Tycho Brahe*«

I 1979 blev »*Tycho Brahe*«, ligeledes 30 år

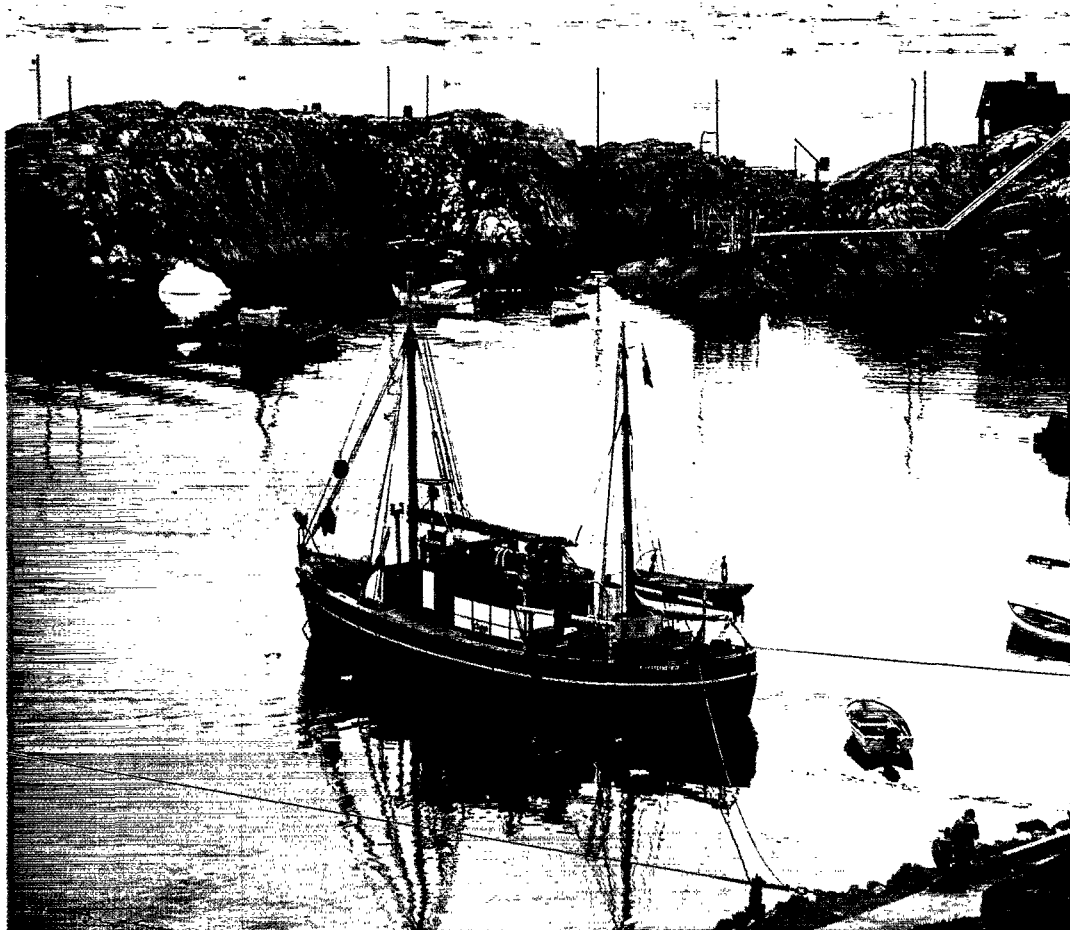
gammel, solgt i Danmark og har i årenes løb haft flere ejere, som bl.a. har anvendt skibet til at sejle med lystfiskere på Øresund med Helsingør som udgangspunkt. I 1986 blev »*Tycho Brahe*« solgt til et rederi på Færøerne, hvor den – så vidt vides – stadig sejler, men under et nyt navn.

»*Teisten*«

Den tidligere inspektionskutter blev i efteråret 1981 købt af Grønlands Hjemmestyre og sejlet til Nuuk, hvor den på stålskibsværftet blev ombygget og forbedret. Skibet fik navneforandring til »*Kissavik*« og blev anvendt som øvelsesskib for de maritime uddannelser i Grønland. I 1990 blev »*Kissavik*« solgt til privat charterselskab og sejler stadig under dette navn.

Geologernes røde både

»*N. V. Ussing*« blev solgt i 1983 til en entreprenør i Sisimiut og sejler stadig under samme navn. »*K. J. V. Steenstrup*« blev solgt 1988 til en privatmand, som foretog en større renovering af båden og omdøbte den til »*Svensstrup*«. Skibet forliste på sin jomfrurejse lidt nord for Paamiut, hvor ejeren, skipperen og et besætningsmedlem omkom. 2 mand blev reddet. »*Andreas Kornerup*« blev solgt 1989 til Nanortalik Kommune, som ændrede navnet til »*Katak*«. Den er siden blev solgt igen. »*J. F. Johnstrup*« blev solgt som den sidste i august 1991.



Geologbåden »K.J. V. Steenstrup« i Umanaq ca. 1972. Foto: Rolf Müller.

Noter:

1. F.O.Jørgensen (1881-1973), officer og geodæt. Senere oberst.
2. Carl C.A. Gabel-Jørgensen (1895-1966), officer og geodæt, senere oberst og slotsforvalter på Kronborg. Leder af de geodætiske ekspeditioner i Grønland 1929-32, 1935-38 og 1945-48, næstkommanderende på 7. Thuleekspedition 1933.
3. Stud. mag. Einar Andersen (1905-87), senere direktør for Geodætisk Institut 1955-75, professor, dr.phil.
4. Carl Broberg (ca. 1903-90), grønlandsk skibskonstruktør, leder af skibsværftet i Holsteinsborg 1931-33.
5. Janus Sørensen (1887-1978), søminemester i marinen 1927-33, bådfører (flagskipper) for geodæterne 1929-48, materielmester i marinen 1948 og orlogskaptajn 1951 med særlige opgaver. Bl.a. søafmærkningen på Grønlands vestkyst.
6. Poul Marinus Hansen (1901-1976), fiskeribiolog, konsulent for Grønlands Styrelse 1929-45, leder af Grønlands Fiskeriundersøgelser 1946-69, dr.phil 1949.

7. Jakob Toftum, fører af fiskeriundersøgelsernes fartøjer: m/b Otho Fabricius 1929, af m/b Misilisoq 1930 og m/b Ûmarisoq 1931-38, udstedsbestyrer i Agto 1938.
8. Jakob Mortensen, fører af fiskeriundersøgelsernes fartøjer: m/b Ûmarisoq 1938-39, m/kt. Adolf Jensen 1946-69.
9. Morten Porsild (1872-1956), botaniker, leder af Arkisk Station i Godhavn 1906-1946.
10. K.E. Brinck, søminemester. Fast fører af »A.W. Graah« 1929-36.
11. Kolonibestyrer A.C. Rasmussen (1893-1960), kolonibestyrer i Holsteinsborg 1928-39 og 1945-47.
12. David Olsen (1870-1944), fisker og foregangsmand, udstedsbestyrer i Sarfanguaq.
13. C.E. Lembcke-Otto (1882-1932), kolonibestyrer i Upernavik 1923-32. Hans kone Ruth (1878-1932).
14. Knud Rasmussen (1879-1933), polarforsker, forfatter, dr.phil.
15. Chr. Vestmar (1880-1951), skibsfører i KGH fra 1923. Fører af s/s »Gertrud Rask«, der forliste 1942 ved Nova Scotia. Alle blev reddet. Derefter skibsinsp. for statens fartøjer i Grønland under krigen.
16. Frederik Lennert udstedsbestyrer i Sarfanguaq efter David Olsen og landsrådsmedlem for Holsteinsborg 1939-50.
- 16a. Fartøjet var registreret som Geodætisk Instituts ejendom i modsætning til de tre første både, som Grønlands Styrelse ejede.
17. Niels Erik Nørlund (1885-1981), matematiker og astronom. Professor ved Københavns Universitet fra 1922 og tillige direktør for Gradmålingen/Geodætisk Institut fra 1923-55.
18. Erik Stærmosé (f. 1910), orlogskaptajn, næstkommanderende ved Grønlands Marinekommando 1947-52 og forbindelsesofficer i Thule 1952-?
19. Erik Holtved (1899-1981), professor i eskimologi 1951-68.
20. Johannes Balle (1886-1965), orlogskaptajn, født i Grønland, tidligere skibsfører i KGH.
21. Det humanistiske Udvalg under Ministeriet f. Grønland, opret. 1956, som havde professor Carsten Hoeg (1896-1961) som formand 1955-56.
22. Alfred Rosenkrantz (1898-1974), geolog, professor, leder af Nugsuaq-ekspeditionerne 1938 og 39 samt 1946-68. En af initiativtagerne til oprettelsen af GGU.
23. Knud Ellitsgaard-Rasmussen (f. 1923), geolog. Udlånt fra Universitetet som leder af GGU 1956, fung. direktør 1964 og direktør for GGU 1966-83.
24. Eske Brun (1904-87), direktør for Grønlands Styrelse 1949-55, departementschef 1955-64.
25. Jvnf. brev fra Min. f. Grønland til Geodætisk Institut 1.7.1956.

Benyttede kilder og litteratur

Geodætisk Instituts årsrapporter og sejlrapporter, Vestgrønland fra 1927-57.

Kort og Matrikelstyrelsens årsrapporter, Geodætisk Afd. II, Grønland 1970-78.

GGU's rapporter 1956-63.

Div. arkivalier og journalsager, Rigsarkivet.

Arkisk Instituts Arkiv.

Sisimiuni Katersugaasivik's Arkiv.

Litteratur:

»Grønlandsbogen« 1, København 1950: C. C. A. Gabel-Jørgensen: Kortlægning.

Rederiet Dansk-Fransk's informationsblad januar 1975:

Jon Olsen: »En sag har altid to sider –.« Om undsætningen af »Kivioq«.

K. Ellitsgaard-Rasmussen: »En stjerne fødes«. GGU's tilblivelseshistorie.

Tidsskriftet GRØNLAND: Helge Schultz-Lorentzen: nr. 5 1989: Kivioq – Skibet der er ved at dø – af skam.

nr. 7-8 1996: Kysttrafikken og forsyningstjenesten i Grønland under 2. Verdenskrig.

nr. 3 1998: Et foreløbigt og ufuldstændigt forarbejde til en grønlandsk skibsregistrant.