

Umiarssuaq Kununguak

Af Asbjørn Starcke

Et navn kan have større eller mindre betydning for bæreren, men helt ligegyldigt bliver det aldrig. Navnet lever længere end den person eller ting, hvortil det er knyttet. Ligeledes kan navnet have en sjæl, som man ved navngivningen ønsker skal præge og påvirke den nye bærer af navnet. Men modsat kan et skib miste noget af sin oprindelige sjæl ved at skifte navn, – det bliver et andet, et nyt skib. Sært er det, men ikke desto mindre fakta.

I begyndelsen af 1960-erne blev det besluttet, at Den kongelige grønlandske Handel skulle have et stort specialbygget passagerskib. Beslutningen blev truffet efter mange betæneligheder og politiske overvejelser, men behovet for rejsemuligheder imellem de vestgrønlandske byer var vokset voldsomt. Kolonitidens stramme embedsmandsvælde var definitivt slut og brudt i 1950-erne, og friheden betød blandt andet stor rejse-lyst.

Naturligvis skulle der vælges et godt navn til dette skib, der helt sikkert før eller siden ville få nær kontakt til hver eneste grønlander. Navngiveren valgte

»Kununguak«, og det kunne nok ikke være gjort bedre. Overskriften til denne beretning betyder på dansk: »Det store skib LILLE KNUD«, og det var et opkald efter polarforskeren Knud Rasmussen.

Den velkendte dansk-grønlander Knud Rasmussen var talentfuld på mange områder, men det var især hans eminente rejseteknik, der blev afgørende for, at han overhovedet kunne gennemføre de mange ekspeditioner, og dermed nå de videnskabelige resultater, der gjorde ham og Grønland verdenskendt. I Grønland var god rejseteknik uhyre respekteret, så det var ikke overraskende, at denne rejsens mester med sit glade, venlige væsen hurtigt blev hele befolkningens yndling. Man viste ham respekt ved i folkemunde overalt at kalde ham ved barndommens kæle-navn »Kununguak«, et navn man ellers kun brugte til et elsket familiemedlem eller nær ven.

Når Knud rejste nord- eller sydover i Vestgrønland, rejste han med en hurtighed, der imponerede alle. Det var, som om intet kunne stoppe ham, og han



Foto fra KGH's billedsamling, der nu findes på KNK, Grønlands Landsmuseum.

nåede altid frem til målet. Alligevel var der tid til fest, dans og nærkontakt alle de steder, han rejste igennem. Vi siger om sådanne mennesker, at de går ret i folk med træsko på, men Knud gik nu altid med kamikker.

Eskimoens levevis er traditionelt nomadens, men vestgrønlanderens var blevet mere og mere stationær. Omkring midten af 1900-tallet var der kun få, der fik den oplevelse, en rejse udenfor det lokale område altid vil være for

en eskimo. Med den udvidede rejsemulighed styrkedes følelsen af samhörighed og dermed bevidstheden om at være et folk. Tankerne om et hjemmestyre fik den nødvendige brede tilslutning. Udviklingen gik endnu hurtigere, da et tilsvarende passagerskib »Disko« fire år senere blev sat i pendulfart med »Kununguak«. Der var meget at leve op til ved at blive navngivet Kununguak, men skibet skuffede ikke.

Martin A. Nielsen tegnede »Kununguak«, der blev bygget af Aalborg Værft A/S med Frederikshavn Værft og Tørdok A/S som underleverandør af stålarbejdet. Torsdag den 20. februar 1964 var der stabelafløbning klokken 11,25 i Frederikshavn. Gudmoderen var fru Inge Thorborg, en datter af Knud Rasmussen. Hun havde påtaget sig at udføre dåbshandlingen for sin moder Dagmar Rasmussen, der ikke følte sig rask nok til opgaven. I skibets salon er opsat et billede af Inge Thorborg sammen med sin far Knud Rasmussen, fotograferet i Thule i 1929.

Efter stabelafløbningen blev »Kununguak« slæbt til Aalborg Værft for montering. Her kneb det med at blive færdig til aftalt leveringstid den 1. juli 1964. Efter en prøvetur i Sundet nåede skibet den 7. juli frem til Den kongelige grønlandske Handels plads i København. Her nægtede direktør H. C. Christiansen at overtage skibet, fordi det ikke var færdiggjort, og der måtte tages visse tekniske forbehold. Men i øvrigt pointerede direktøren, at det ikke måtte opfattes som en kritik af arbejdet, idet der fra værftets side var udført et pænt stykke arbejde. Den 10. juli aftaltes det,

at manglerne skulle afhjælpes ved værftets foranstaltning og på værftets regning, dels under sejladserne til og i Grønland, og dels under skibets ophold på Aalborg Værft næste efterår/vinter i forbindelse med garantieftersynet. Den første sæson i kystfart blev således gennemført med et ikke færdiggjort skib.

Den 11. juli 1964 overtog KGH så skibet fra Aalborg Værft, og klokken 16,00 afsejlede »Kununguak« fra Tran-graven på sin jomfrurejse til og i Grønland.

I Grønland begyndte jomfrurejsen naturlig nok fra syd med anløb af alle større byer nordover. Alle steder var der reception og fremvisning af skibet for omkring ethundrede gæster. Et anstrengende program for besætningen. Som skibsfører af røntgenskibet »Migsissut« opholdt jeg mig i Umanak, da jeg for første gang så det moderne skib »Kununguak«. Flot så det ud liggende opankret imellem de kæmpestore isfjelde udenfor havneindsejlingen.

Skibets første kaptajn var Jan B. Junker. Sidst på sæsonen blev han af direktionen forespurgt, om han blandt besætningen kunne skaffe et billede af skibet, således at der kunne fremstilles et postkort til sæsonen 1965. I sit svar beklager kaptajn Junker, at dette ønske ikke kunne imødekommes, fordi alle om bord havde haft så travlt, at ingen havde haft tid til at fjerne sig så langt bort fra skibet, at det havde været muligt at fotografere det. Men han medsendte et billede taget af fotograf Carl Hoyer, Julianehåb, godt nok til en noget højere pris, end direktionen havde tilbudt besætningen. Der måtte altså bi-

des i det sure æble, og Carl Hoyers foto blev anvendt.

Efter hjemkomsten blev manglerne ved afleveringen af skibet endelig konstateret og afhjulpet under en prøvetur den 24. april 1965. Eneste forbehold var nu rystelser i agterskibet, som værftet lovede at bringe i orden.

Nu må det være på tide at give lidt tekniske oplysninger:

»Kununguak« er et enkeltskruet dieselmotorskib med krydserhæk og fremfaldende stævn, 2 gennemgående dæk, lang bak og dækhuse i 3 etager over øverste gennemgående dæk. Længden imellem perpendicularerne er 64,66 m og ialt 73,50 m, bredden på spant er 12,30 m og ialt 12,92 m, og dybdegangen er 4,00 m. Der er plads til 200 passagerer, om sommeren 230, og der er en sygeafdeling med sygeplejerske for transport af patienter til og fra Landshospitalet i Godthåb. Bruttotonnagen er 2264,67 ton, farten 12.5 knob og besætningen er på 44 personer. Klasse Bureau Veritas finsk isklasse +I 3/3 L I.I.A & CP ice class I RMC. Hovedmaskinen er direkte reversibel, enkeltvirkende, totakts indelukket tryksmurt trunk-dieselmotor med udstødsturboladere B & W type 735-VBF-62, som udvikler 1960 BHK ved 300 o/m.

De overdækkede eller lukkede redningsbåde var nyheder, der udover de rent redningsmæssige fremskridt også viste sig anvendelige for passagererne. I Søndre Strømfjord ved lufthavnen kan større skibe ikke sejle ind i havnen end-sige til kaj, der er alt for lavvandet i den lille havn Camp Lloyd. Det var en ret så lang transport i åben båd passagerer-

ne skulle tåle i alle vejrforhold, og det var ofte skibenes redningsbåde, der blev anvendt. Efteråret 1964 blev koldt i Søndre Strømfjord, så de nye overdækkede både blev hurtigt populære, især når sejladser foregik i isdækket vand og med lufttemperatur ned til minus 31 grader celsius.

»Kununguak« blev iøvrigt hurtigt populær overalt, og har siden da været betragtet af den lokale befolkning som »vores skib«. Det har jo fulgt sin navnes bedste traditioner med hurtig og sikker rejse. Den 11. juli 1989 har det trofast sejlet i 25 år for Den kongelige grønlandske Handel og nu sidst for Grønlands Handel, uden der dog ved dette navneskifte skete større ændringer for »Kununguak«s vedkommende.

En snes forskellige kaptajner har igennem alle disse år været fører af »Kununguak«. Ved læsning af alle disse kaptajners rejseberetninger slår det mig, hvor ensartet hændelsesforløbet i store træk har været år for år. Det er altid beskrivelser af storme, issejladser, indenskærsejladser, tåge, forsinkelser af forannævnte årsager og endelig en del bjergninger af skibe i nød. Det er svært at vælge den ene kaptajns oplevelser frem for den andens som en illustration af sejladserne. Derfor indskrænker jeg mig til nogle af mine egne, som jeg jo kender bedst. Fra 1968 til og med 1972 var jeg fører af »Kununguak«.

I min første sæson mærkede jeg straks ansvaret ved at sejle med mange passagerer tæt på land eller indenskær i storm, storis og tåge, ofte med alle tre vilkår samtidig. Hvis man godt kan lide spænding, er det lige det rette job. Det

er en konstant afbalancering af ansvarsbevidsthed kontra lysten til at løse udfordringer. For eksempel lå skibet sidst i november fortøjet i Godthåb, og det stormede fra SW. Efter aftensmaden lød der et brag. Et særligt kraftigt vindstød havde sprængt alle skibets fortøjninger på een gang med undtagelse af en enkelt nylontrasse, der trukket tynd til håndledstykkelse alligevel havde holdt til presset. Både dæk- og maskinbesætning var prisværdig hurtig på deres pladser, og det lykkedes at manøvrere skibet til kaj igen. Men landgangen og postkassen lå på havets bund.

Næste dag lå skibet om aftenen agterfortøjet op imod havnefyret i Sukkertoppen, idet kajen var optaget. Kort før afsejling blæste det igen hurtigt op til stormstyrke, og fortøjningerne sprang. Det var en gentagelse af det handlingsforløb, der få år tidligere førte til, at m/s »Martin S« forliste og sank i havnen. Det havde jeg lært af og var forberedt på, thi for os lykkedes det at bjerge wirer og ankerkæde hjem, mens skibet blev holdt tværs i det smalle havneindløb til alt var klaret, og derefter sikkert at sejle ud til åbent hav. Det var tæt på forlis 2 gange indenfor et døgn, og jeg kan huske, min højre kind fik nervøse trækninger i et døgnstid efter disse hændelser. Men en sømand glemmer hurtigt det ubehagelige eller i hvert fald fortrænger det.

Samme år fik vi de særeste bankelyde udefra i skibets styrbords side, når skibet slingrede i søen. Var det en klabautermand eller en havgud, der ville varsko vor undergang, eller hvad kunne

det være? En dykker blev i Godthåb sendt ned til skibsbunden, og han fandt, at 6 meter af slingrekølen var revet ud fra skibssiden og stærkt krøllet af issejlads. Det løse blev skåret af, og ingen forstyrrede mere vores sarte nerver med sære bankelyde.

En gang om året sejler skibet til Danmark for at få udført dokeftersyn og reparationsarbejder, det sker naturligvis om vinteren. I de store nordatlantiske vinterbølger klarer skibet sig udmærket, men det syner unægtelig meget lille. Det er heller ikke mange passagerer, der har mod til at deltage i den sejlads, og nu er det efterhånden sjældent, der overhovedet er nogen med på rejserne over Atlanterhavet i vintersejlads.

Næste sæson 1969 begyndte med sejlads i usædvanlig store mængder af storis, der dette år var drevet helt op til Godthåb og norden for. Denne svære is kan »Kununguak« kun sejle i under rolige vejrforhold, og når isen ikke ligger alt for tæt. Første anløbshavn skulle planmæssigt være Godthåb, men det måtte opgives grundet isforholdene. I stedet sejlede skibet til Sukkertoppen, hvor det måtte ligge uvirksomt en uges tid fortøjet i bøjen midt i Ata nord for Sukkertoppen. Vi sejlede så nordover, hvor skibet netop kunne magte isforholdene ved Umanak og Upernavik. Med besvær ankom skibet så endelig for første gang til Godthåb om aftenen den 13. juni.

Rederiet ønskede, skibet skulle sejle planmæssigt sydover, og da vejrudsigterne lovede rolige forhold i de tilgængelige prognoser, ja, så indvilgede jeg i

denne sejlads. Vi måtte sejle tæt på kysten i landvandet, men i den sydlige Kobberminebugt stoppede svære kompakte ismasser al videre sejlads sydover. Det blev nødvendigt at returnere til Kunaitbugten den 16. juni. Rederiet besluttede, at alle passagerer skulle viderebefordres med helikoptere syd for Flådestation Grønnedal. »Kununguak« sejlede til Grønnedal, hvor der er en heliport. Først 3 dage senere var det sidste hold passagerer udskiftet, og der afsejledes nordover om eftermiddagen med 116 passagerer om bord.

Is og vejrforholdene havde ændret sig ugunstigt under det lange havneophold, og det havde jeg naturligvis ikke kunnet tage højde for før afsejlingen fra Godthåb. Der var meget tæt storis og tåge, sejladsen fra Arsuk til Frederikshåb tog mere end et døgn imod normalt 6 timer. Der sejledes straks videre nordover om aftenen i landvand med iskoncentrationer på 4-7/10. Næste dag blæste det op til stormende kuling fra SSØ, og under sådanne vilkår kan »Kununguak« ikke både sejle langsomt nok og samtidig styre sikkert i isen. Jeg fik den ide at lægge skibet an op ad en stor isflage, og ved utallige maskinmanøvrer kunne skibet holdes på plads. På denne måde virkede isflagen både som kaj og isbryder. Isflagen og skib drev på denne måde sidelæns gennem storisen med 4 knobs fart. Om aftenen var vinden løjet så meget af, at sejladsen kunne fortsættes på normal måde.

Glæden var kort. Kun 10 minutter senere svigtede styringen, fordi alle fundamentsboltene på styremaskinens

konsol var knækket. Der ankredes på 90 meters vanddybde i isdriften, mens skaden blev udbedret. En god time senere lettede ankeret igen, og det var spændende at se, om spillet kunne klare den store vægt af anker og 90 meter ankerkæde, men det gik godt. Sejladsen fortsattes ind under land og imellem skærene op imod Færingehavn og videre indenskærs. Ankrede i Godthåb havn den 22. juni klokken 4 om morgenen, da var det 8 døgn siden vi sejlede sydover.

Jeg var så træt i benene, at jeg dårligt kunne gå fra broen til min køje. 3 timer senere lettede vi igen anker og gik til kaj. Her råbte befragteren op til mig: »Starcke, du skal ud og flyve isrecco klokken 8«. »Gu' skal jeg ej«, svarede jeg, men det kom jeg.

Grønlandsfly skulle afprøve en ny gearboks, der gav mindre rystelser i helikopterskroget. Vicedirektør Magnus Jensen skulle med på turen og havde fået den ide, at jeg samtidig kunne lave en gratis isrecco for sejladsen imellen Godthåb og Sukkertoppen for »Disko« og »Kununguak«. Samtidig skulle jeg vurdere rystelserne i helikopteren, idet jeg havde erfaringer fra 3 års tjeneste på »Iscentral Narssarssuak«. Der hjalp altså ingen kære mor for lille mig. Under flyvningen fortalte jeg vicedirektøren om den sidste rejse sydover og udtrykte min mistanke om, at »Kununguak« sikkert havde fået lidt bundskader af den ublide medfart i storisen. Jeg fik læst og påskrevet, at der i min instruktion blandt andet stod at læse: »Af hensyn til skibets og de ombordværendes sikkerhed, pålægges det Dem her-

ved at undlade sejlads i storis, som kan medføre risiko for beskadigelse af skibet«. Ja, hvad skal man sige til en sådan ordre? Hvis en skipper efterlever en sådan bestemmelse i grønlandsfarten, kommer han næsten aldrig ud at sejle, så jeg svarede overhovedet ikke. Senere viste det sig, at skibet havde fået en lang indtrykning af isflagen, men skaden blev dog først udbedret flere år senere.

Jeg var om bord igen lidt før middag og gik ret til køjs. Afsejlede 4 timer senere fra Godthåb nordover med et skib fuldt belastet med passagerer. Iskoncentrationerne op til Sukkertoppen var gennemgående 5/10, og storisen lå helt op til øerne rundt om Sukkertoppen. Ankrede på Sukkertoppen red den 23/6 klokken 02.40 og forhalede til kaj klokken 06.00. Afsejlede klokken 08.00 og ankom til Holsteinborg om eftermiddagen, hvor der endelig var tid til at reparere styremaskinen.

Denne lange skildring skulle gerne give læseren et indtryk af, hvor hård en belastning en grønlandsskipper skal kunne bære, men det er dog et sjældent hændelsesforløb over så mange dage.

Der har også været behagelige og morsomme oplevelser. I 1971 afhentede »Kununguak« Det kongelige Kapel i Søndre Strømfjord.

Skibet skulle være deres hjem og afslapningssted på en længere turne i et par uger. Den grønlandske befolkning skulle for første gang have chancen for at opleve klassisk musik direkte og udført af professionelle musikere. Poul Jørgensen var dirigent, Palle Huld turneleder og skuespiller, Verner Nicolet

fløjtespiller og kapellets formand, og endelig omkring 30 medlemmer af Det kongelige Teaters Kapel. »Kununguak« skulle være deres hjem og afslapningssted i de 2 uger turneen skulle vare. De herlige, brave og dejlige mennesker gav skibets besætning 14 uforglemmelige dage. Når skibet gik ind og ud af havnene, spillede blæserne fra dækket »Når fjordene blåner«, og på styrhustaget stod 2 høje gardere i flotte uniformer og spillede på piber og trommer. I alle byerne blev der givet en eller flere koncerter indenfor det tidsrum, skibet lå i havnen. Men ikke nok med det, søndag den 11. juli spillede kapellet en rigtig koncert om bord, mens skibet befandt sig ud for Svartenhuk på vej til Upernavik. I stedet for entre blev der samlet ind til Den danske Sømandskirke i fremmede havne. Et stort beløb var det, jeg i Godthåb kunne overrække provst Rasmussen. I Upernavik lå »Kununguak« kun i havn om natten, resolut gav kapellet koncert under åben himmel midt i byen klokken 01.30, 1. violonist Julius Koppel var meget nervøs for at byde sin ægte Stradivarius sådanne temperatur- og fugtighedsvilkår, men han gjorde det, og violinen holdt til det uden mén.

Når vi om bord af særlige årsager har gjort noget særligt ud af passagerene, er det yderst sjældent, vi har mærket noget til det senere hen. Men sådan var det ikke med Det kongelige Kapel. Der blev knyttet mange trofaste venskaber med besætningsmedlemmer. Telegrafist Rydberg havde f.eks. sølvbryllup om efteråret i Greve Strand. På dagen mødte 6 kongelige musikere op foran

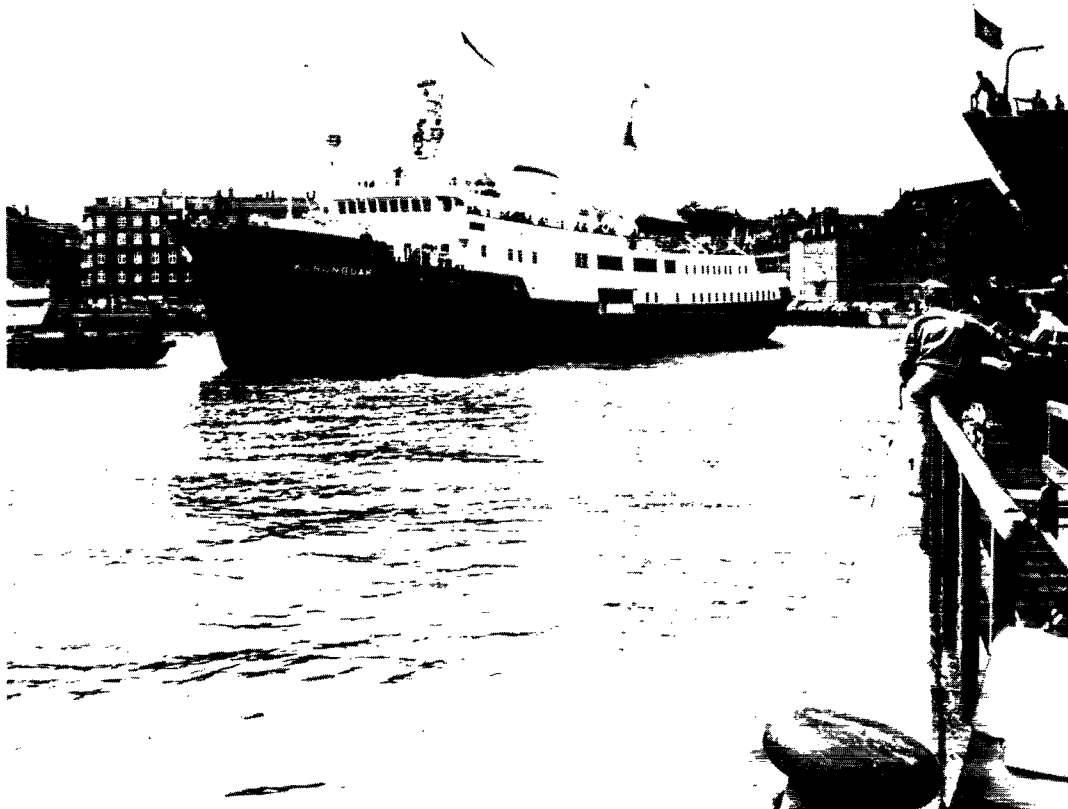


Foto fra KGH's billedsamling, der nu findes på KNK, Grønlands Landsmuseum.

soveværelsesvinduet klokken 6 om morgenen, det er da ikke alle og enhver beskåret – de havde kjole og høj hat på og spillede, så hele Greve Strand ku' høre det. Da skibet kort før jul kom til København og satte passagerer af på Nordre Toldbod stod næsten hele turneens medlemmer overraskende på kajen og modtog »Kununguak« med fuldt honnør. De sejlede juleglade med os til

Trangraven. Næste år gentog denne festlige modtagelse sig af det grønlandske juleskib. Det var sikkert blevet til en fast tradition, hvis ikke lige netop Den kongelige grønlandske Handel var flyttet til Aalborg i 1973.

I mange år anvendte Knud Rasmussen en smuk fore-and-aft-skonnert til besejlingen af Thule og som forsyningsskib for den 5. Thule-Ekspedi-



Foto fra KGH's billedsamling, der nu findes på KNK, Grønlands Landsmuseum.

tion. Skonnerten hed »Søkongen«, opkaldt efter den mest populære fugl i Kap York distriktet. Herefter blev skibet i nogle år anvendt af KGH som distriktsfartøj, hvorefter det endelig blev solgt til et privat rederi i Godthåb. Her fik det navneforandring til »Polar Ægidius«, et opkald efter dansk-canadieren Ægidius Andersen. Han havde prospekteret efter mineraler i Vestgrønland og blandt andet fundet zink- og blyforekomster ved Marmorilik i Umanakdistriktet. Skonnerten var i 1972 i charter for mineselskabet Marmorilik.

Den 31. oktober 1972 var »Kununguak« på vej sydover fra Upernavik. Kort før ankomsten til Umanak modtog vi anmodning om at hjælpe »Polar Ægidius«, der var strandet ved Marrat på halvøen Nugssuaq i Vaigat. »Kununguak« var på dette tidspunkt det eneste større skib, der befandt sig nord for Egedesminde og således eneste mulige håb om hjælp. Vi skyndte os, så meget vi kunne, og nåede 6 timer senere frem til havaristen og kunne nu

orientere os lidt bedre om forholdene. Der var ingen opmålinger på søkortet, og »Polar Ægidius« stod strandet inde i brændingen med stævnen få meter fra stranden. »Kununguak« ankrede med begge ankre på 60 meters vanddybde og med kæderne på tamp, var der små 200 meter til »Polar Ægidius«. Motorbåden blev sat i vandet, men den kunne ikke komme ind til havaristen i den kulende blæst og høje dønning. En tom dunk bundet i en kasteline fra motorbåden drev dog tæt nok til, at forbindelsen blev etableret. Snart var »Kununguak«s sværeste trosse blevet stukket om bord i »Polar Ægidius«, ført rundt om styrehus, motorruff og agterste mast og endelig gjort godt fast om bord i begge skibe. Der blev hevet på begge ankerkæder samtidig med, at maskinen langsomt blev bragt op på »Fuld Kraft Frem«. Det var absolut største trækraft, »Kununguak« kunne præstere, men det strandede skib rørte sig ikke ud af pletten. Derimod knagede og bragede det uhyggeligt i mast og styrehus, der var nær ved at blive rykket ud af »Polar Ægidius«.

Bjergningsforsøget måtte desværre opgives, og skibet var tabt. Besætningen på 3 mand gik i gummiredningsflåden, som motorbåden så kunne trække ud gennem brændingen, hvorefter de skibbrudne endelig sikkert kunne komme om bord i »Kununguak« til et varmt bad og masser af mad. Ejendommeligt at netop »Kununguak« skulle blive den sidste til at yde Knud Rasmussens gamle ekspeditionsskib en hjælpende trosse og desværre – den sidste dødshjælp.