

DEN ARKTISKE FORSKNINGS PIONERER

Oversat af orlogskaptajn *Janus Sørensen*
med en tilføjelse om dansk indsats i Grønland

Fra en publikation „*Down In the North*“, udgivet af *Air University, Alabama 1953*, er afsnittet „*They Payed the Way*“ her taget i uddrag:

De senere tiders flyvninger i det høje nord har berøvet polarområdet meget af fordums farer og mystik. Livet dér er ikke frygtindgydende mere selv for den uindviede.

Polarregionen er ikke længere en hæslig og ubeboelig ødemark, men, omend barsk, en fortryllende vid udstrækning af land og vand, is og sne, som den erfarne attrå og vel udrustet kan leve og arbejde i året rundt. Moderne tekniske fremskridt, specielt luftfartøjet, har bragt os langt - dog ikke uden store ofre.

Historien om arktisk forskning er fyldt med oplevelser og begivenheder - mange af dem så oprivende og spændende, som mænd nogensinde har oplevet. Den indeholder nogle af de mest sørgelige tragedier, men også de smukkeste eksempler på selvopofrelse, usvigelig loyalitet, tapperhed, heltemod og menneskekærlig gerning.

I de to sidste decennier har luftfartøjet været rede til opgaven arktisk forskning, hvilken som bekendt er meget ældre end opdagelsen af den nye verden. Den elementære geografiske viden om polarlande og -have er nu så velkendt, at kun en del rutineflyvnings-kortlægning mangler at blive udført - en ubetydelig indsats sammenlignet med den pris, der er betalt ved mænds død, farer og genvordigheder for opnåelsen af og kendskabet til de nuværende grænser længst mod nord.

De romantiske og dramatiske dage med opdagelsen af nye og ukendte landområder og have er nu forbi og er erstattet med den mere prosaiske, skønt ikke mindre vigtige opgave: videnskabelig udforskning af de store arktiske og antarktiske områder.

Lufttransporten er allerede bleven fremskyndet ved videnskabelige undersøgelser i alle arktiske områder med en hurtighed, præcision, sikkerhed og lethed, som hårdføre pionerer i det 18. og 19. århundrede ikke havde drømt om.

De militære flyveres indsats må betragtes som pionerarbejde på dette område. Det var først ved starten af den 2. verdenskrig, at arktisk udforskning og undersøgelse væsentlig blev udført med militære luftfartøjer, specielt for at undersøge

de krav, der måtte stilles til deres duelighed i arktisk-militære operationer. Tidligere havde ingen nation overvejet muligheden af arktisk kamp, og historien rummer heller intet om, at der nogensinde har været kæmpet indenfor polarrigets grænser. De tidligere, større arktiske ekspeditioner var almindeligvis udrustet med støtte fra staten og finansieret af denne, men de var først og fremmest af ikke-militær beskaffenhed og bestod udelukkende af frivilligt personel befordret med skibe til og fra arbejdsområdet.

Med den hurtige udvikling af luftfartøjerne og erkendelsen af de arktiske områders betydning i verdenssituationen tog luftvåbnet mere og mere initiativet til løsning af opgaver i arktiske operationer, hovedsageligt i uddannelsesøjemed.

Flyvning i polarområdet er ældre, end mange forestiller sig. Den første og mest dramatiske flyvning blev udført af den svenske ballonfører S. A. Andree, som sammen med to ledsagere startede fra Danske Øen ved Spitsbergen den 1. juli 1897.

Andree's ballonfart var ikke en dristig vovehals's eller eventyrers foretagende for at opnå berømmelse og omtale. Dristig var færden, men ærligt og oprigtigt tilrettelagt og med indgående kendskab til opgaven, vel planlagt og udført af erfarne arktiske veteraner.

I 33 år var den eneste underretning fra de 3 mænd genfindelsen af en hjemvendende brevdue, som ekspeditionen satte i frihed ved dens start fra Danske Øen, og som blev skudt ned af skipperen på en sælfanger, på hvis mastetop brevduen havde sat sig for at hvile.

De 3 ekspeditionsmedlemmers frosne legemer blev en menneskealder senere fundet på en lille ø, Hvide Øen, mellem Spitsbergen og Franz Joseph Land.*

Ruller af eksponerede film, fundet mellem deres udrustning, viste deres start og prøvelser, da deres ballon landede på drivisen, på position $82^{\circ} 56' N. 29^{\circ} 52' E.$ 3 dage efter deres start fra Danske Øen, tvunget ned af islag hidrørende fra rimfrost. Deres dagbøger gav en fuldstændig skildring af deres færd, ligesom deres videnskabelige notater og oplevelser var reddet for bearbejdelse og senere publicering.

Endskønt der var grænser for, hvad deres lille ballon kunne medføre, havde Andree sørget for tilstrækkelige forsyninger til gennemførelse af turen. De var landet 200 miles nord for nærmeste land, midt i ujævn og i stadig bevægelse værende pakket stois.

De startede nu sydover på isen trækkende deres lille, overlastede slæde med udrustning, proviant og dagbøger, en besværlig vandring for de 3 mænd. Usta-

* En norsk ekspedition med skibet „Bratvåg“ af Aalesund udrustet til videnskabelig forskning fandt ved en landstigning på Hvide Øen den 6. august 1930 ekspeditionens dagbøger, videnskabelige optegnelser og kortskitser samt fotografiske materiale.

digt vejr og vind blæste pakisen ud fra land, således at store strækninger med åbent vand hindrede deres landgang på Franz Joseph Land.

Deres færd må have været noget af et mareridt, men det var dog en opmuntring, at de både kunne skyde bjørn og sæl, hvormed de kunne friste livet under vandringerne over den knudrede ismark, og omsider førte isen dem til den lille klippeø, hvor de landede den 4. oktober.

Den 2. oktober i 10^o kulde bristede den isflage, hvor de havde indrettet en „komfortabel“ hytte med deres udrustning og 3-4 måneders forråd. Siden den 14. juli havde de opholdt sig på drivisen; i 12 døgn søgte de mod Franz Joseph Land og i 40 døgn mod Syvøerne, men storm og strøm lagde stadig uovervindelige hindringer i vejen for deres færd.

Strindberg førte fyldestgørende optegnelser i sin dagbog indtil den 7. oktober og Andréé omtrent samtidig, derefter findes endnu kun een notits fra Strindberg, der skrev den 17. oktober: „hjem kl. 7.5 em.“ Det er således ikke muligt at angive, hvornår de er døde.

Ved undersøgelser er det konstateret, at de ikke har savnet levnedsmidler, ammunition, primus, petroleum, kokekar, tændstikker m. v., men de havde kun eet lille telt af tynd ballondug og een sovepose.

De tre lig fandtes indenfor det lille område, hvor deres telt i sin tid havde stået. Alt tyder på, at Strindberg er død først, og derefter Andréé og Fränkel, hvis lig blev fundet med en meters afstand nær den tomme sovepose. Kulden har sikkert været årsagen til, at de tre tapre mænd er sovet ind i døden.

Moderne flyvninger i arktiske områder startede med de første få forsøgsflyvninger i 1924 af *Oxford University Ekspedition* til Spitsbergen.

Året efter rekognoscerede *commander Byrd* i det nordlige Baffin Bay som forsøgsflyvninger for hans heldigt gennemførte flyvning den påfølgende sommer til nordpolen og retur.

Samme forår blev en af de mest spændende flyvninger gennemført, da *Roald Amundsen* og *Lincoln Ellsworth* med 4 ledsagere startede i to Dornier flyvebåde den 21. maj 1925 med nordpolen som mål. Efter at have fløjet den beregnede tid - ialt



S. A. Andréé.

8 timer - landede de i et større område med åbent vand for at tage en astronomisk pladsbestemmelse. Positionen viste imidlertid, at modvind havde været årsagen til, at de endnu var ca. 120 miles fra deres mål. Imidlertid lukkede isen sig omkring de to luftfartøjer, før de kunne starte, og det tog de to besætninger 24 timer at lokalisere hinandens position, og andre 5 dage før holdene igen var samlet.

Uheldigvis blev det ene luftfartøj ødelagt under forsøg på at bjerge det ud af storisens favntag, og endskønt det andet var intakt, var det konstant udsat for også at blive ødelagt af den i stadig bevægelse værende storis, som dog af og til gav nogen mulighed for, men dog ikke tilstrækkeligt til, at det kunne starte.

De havde nu det ubehagelige valg enten at gøre et forsøg på at vandre 400 miles til Grønlands ugæstmilde nordkyst uden at kunne medføre den nødvendige udrustning til en sådan vandring - hvilket kunne blive en fatal færdsel - eller gøre forsøg på at få det endnu intakte luftfartøj i luften, men for at få en brugbar startbane skulle der først ryddes mindst 300 tons is væk.

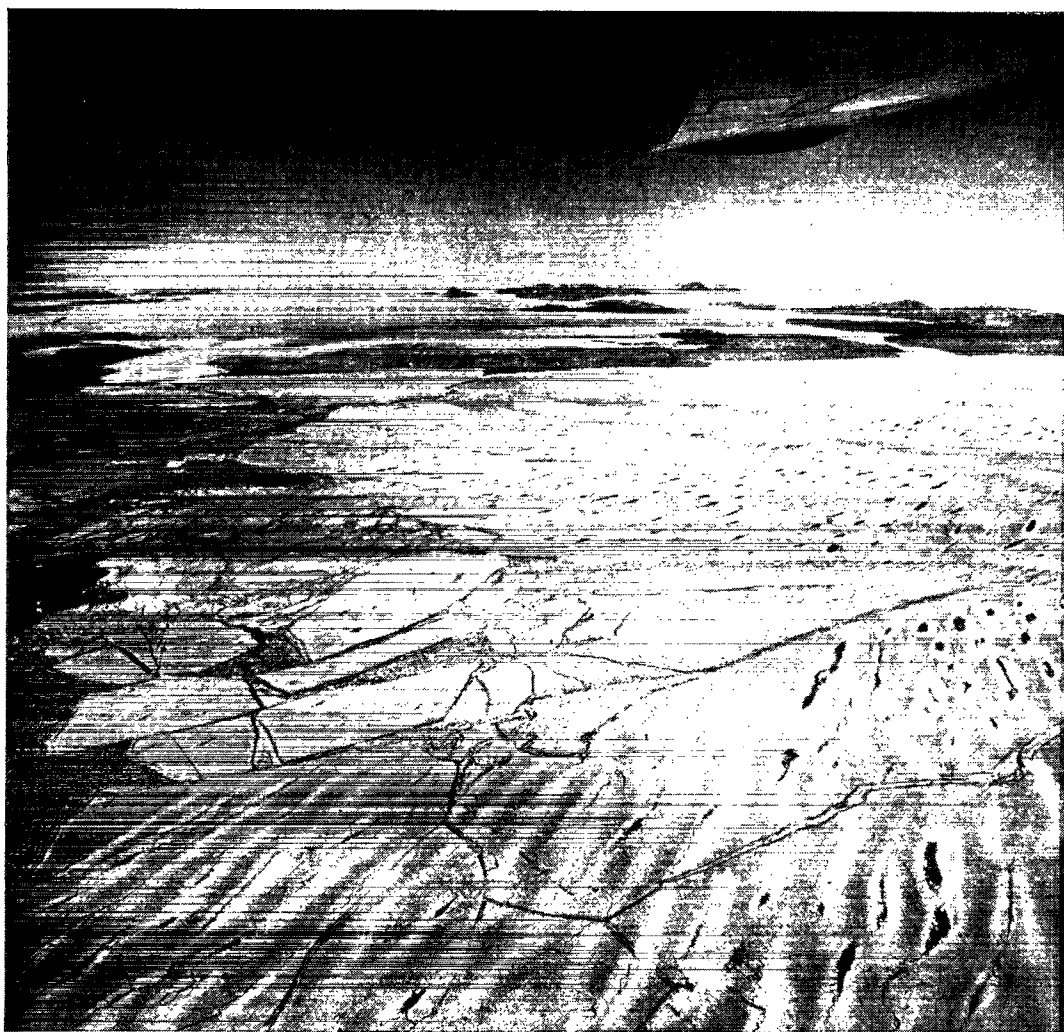
Man valgte det sidste alternativ. Deres eneste redskaber var 3 træskovle, en lille håndøkse og et isanker. Der var kun lidt proviant, og deres eneste tilholdssted var luftfartøjet. Det tog 24 dage at få ryddet ishindringerne, hvorefter luftfartøjet havde en heldig start.

De 6 mand landede velbeholdne med den ene Dornier flyvebåd i Spitsbergen 8 timer senere med kun 23 gallons benzin tilbage i tankene.

To år senere fløj *Wilkins* på rekognoscering over det frosne hav nord for Alaska, under hvilken der måtte foretages 3 nødlandinger. Maskinen var skiudstyret, og hver landing forløb glat. To gange lykkedes det mekanikeren at udbedre havarierne, men tredje gang, da de var ca. 70 miles fra nærmeste land, løb de tør for benzin, forlod luftfartøjet og vandrede over isen medførende rifler, soveposer og kogegrej.

Et andet og mere kompliceret tilfælde af nødlandede flyvere i samme periode er den lidet værdige omtale af luftskibet *Italia*. Dets fører var oberst *Nobile*, der i 1927 havde lagt planen til - og var fører af - luftskibet Norge under flyvning med *Roald Amundsen* og *Lincoln Ellsworth* fra Spitsbergen over Nordpolen til Alaska. (Efter denne rejse havde Amundsen et større opgør med *Nobile*, og de to mænd blev bitre fjender. Hvilken skæbnens ironi blev det ikke, at Amundsen døde under sit senere forsøg på at redde *Nobile*.)

Italia startede fra Spitsbergen på dets sidste rejse den 22. maj 1928. Den oprindelige plan var en landing på selve polen, men det fandtes imidlertid ikke tilrådeligt. Under tilbagerejsen blev *Italia* udsat for stormende modvind, og ca. 180 miles nord for Spitsbergen udsattes luftskibet for rimfrost, der efterhånden tvang det ned mod isen under lignende forhold som *André's* ballon.



*Udsigt over Jökulbugten i Østgrønland
med nunatakker og indlandsis i baggrunden.*

Eneret: Geodætisk Institut

Da luftskibet tørnede isen, blev hovedgondolens ene halvdel revet af, og Nobile blev med 9 mand af besætningen kastet ud på isen. Af disse reddede var 8 italienerne, 1 svensker og 1 tsekoslovak. Den øvrige del af luftskibet med tilbageværende besætning fór videre, forsvandt i tågen, og man har aldrig siden set spor af skib eller mennesker. Lykkeligvis blev en overraskende mængde proviant og udrustning slynget ud ved skibbruddet, deriblandt en komplet radio, med hvilken der senere opnåedes forbindelse med omverdenen.

Der blev iværksat en omfattende eftersøgning af Nobile og hans besætning med deltagelse af skibe og luftfartøjer fra 5 nationer. Det var under en af disse flyvnin-



Blosseville-kysten - en af Østgrønlands mest utilgængelige kyster.

Eneret: Geodætisk Institut

ger, Amundsen omkom i en fransk Latham-maskine sammen med 4 ledsagere.* Det eneste spor af den skæbne, der var overgået dem, var et af maskinens planer, der i september s. å. flød i land på den norske kyst.

Nobile og hans 9 overlevende ledsagere blev omsider lokaliseret af et lille, svensk luftfartøj, der landede tæt ved dem, men det kunne kun medtage een passager. No-

* Ved afgang fra Scoresbysund den 17. august 1928 blev „S/S Gustav Holm“ bl. a. beordret til sammen med andre skibe, der befandt sig i nordlige farvande, at deltage i eftersøgningen.



7. Thule-ekspedition i Angmagssalik under ledelse af Knud Rasmussen.

Foto: Rassow

bile brød alle gængse regler under sådanne forhold ved selvbestaltet at redde sig om bord i luftfartøjet efterladende de øvrige af sin besætning på isen.

For denne handling blev han heftigt kritiseret i verdenspressen, og hans anseelse daledede. Ingen andre luftfartøjer var senere i stand til at lande nær de skibbrudne, men der blev dog nedkastet forsyninger til dem. De blev senere reddet af den russiske isbryder „Krassin“, der forcerede pakisen. Svenskeren Malmgren og to italienere havde forinden forladt hovedkvarteret for at forsøge en vandring over isen til Spitsbergen. „Krassin“ fandt de to italienere 14 miles fra ulykkesstedet, men den ene døde kort efter ombordtagelsen som følge af sult og kulde. Malmgren var på en eller anden mystisk måde forsvunden.

Nogle af de bedste, tidligere flyvninger i arktiske områder er kun lidet kendt, med mindre man er vel bevandret i arktisk historie. De fineste bedrifter med betydningsfulde resultater blev uden fanfare udført af en engelsk ekspedition under ledelse af *H. G. Watkins*, der fra luften kortlagde en vanskelig og utilgængelig kyststrækning i Østgrønland. Nævnes bør også sovjetflyveren *Chukhnovsky*, som udforskede store områder af Sibiriens nordkyst nær Jenissej floden og i 1930 fra luften kortlagde det ukendte Pyasina delta.

Disse første arktiske flyvere såvel som militærflyverne, der snart fulgte efter, fandt arktisk område uforandret fra dengang de første pionerer trængte ind i de nordlige ødemarker uden flyvemaskiner, radio, vitaminer og andre moderne tekniske hjælpemidler. De første opdagelsesrejsendes eksistensmuligheder har været uhyre vanskelige, og deres oplevelser og skæbne har medført de største tragedier i polarforskningens saga.

En af de bedst kendte og mest gribende prøvelser, som kunne være undgået, oplevede major *A. W. Greely*. Fejlen var ikke Greely's, men skylden må lægges på dem, der kunne og skulle have undsat hans ekspedition, men manglede mod, initiativ og udholdenhed til at gøre det.

Greely havde kommandoen over to andre officerer, en læge, 11 underofficerer, 9 civile og 2 eskimoer udsendt af den amerikanske hær med opgave at oprette en meteorologisk station i Lady Franklins Bay i det nordlige Ellesmere Land, en af de 11 circumpolare stationer, der oprettedes i det internationale polarår 1882-83.

Greely og hans folk blev uden vanskeligheder landsat, vel udrustet og provianteret for et års ophold. Han skulle efter aftale have nye forsyninger den følgende sommer, men planen var tilrettelagt med henblik på muligheden af et længere sydpå liggende mødested (Cap Sabine) i tilfælde af, at isforholdene hindrede skibes fremtrængen. Imidlertid kunne intet skib forcere isen sommeren 1883, og nødtvungent måtte Greely strække sine forsyninger mest muligt til en ny overvintring, suppleret med de eskimoiske jægers fangst.

Da farvandene stadig var islagte i sommeren 1884, startede Greely i august sydpå med sine folk, medtagende observationsmaterialet og de få resterende provisioner. Han havde slet føre og dårligt vejr på færd, mistede det meste af provianten, men nåede dog Cap Sabine med hele sin besætning intakt. Der var imidlertid intet skib ved Cap Sabine, men i en varde fandtes en meddelelse, der oplyste, at skibet „Proteus“ den foregående sommer havde landsat proviant. De fandt dog kun en ringe forsyning. Såvel i 1883 som i 1884 var mere end 50.000 rationer sendt med skibe til ekspeditionen, men kun ca. 1.000 nåede den.

Af sten byggede de et tag - eller en slags læmur - over deres hvalbåd, som de lagde med bunden opad, og her skulle 25 - femogtyve - mand søge ly for vind og vejr og friste livet under en overvintring i arktisk klima med en beholdning af fødemidler, der var mere end kritisk. I april 1885 døde de to eskimoer, og langsomt sultede de fleste af besætningen ihjel.

I juni var kun Greely og 6 mænd i live opretholdende tilværelsen ved at spise de sidste små rester af et gammelt sælskind. Udmattede og stive af kulde hørte de medio juni en dampfløjte. Det var „Thetis“ og „Bear“, der kom til undsætning. De fandt de 7 overlevende, og på deres spørgsmål svarede den stærkt afkræftede

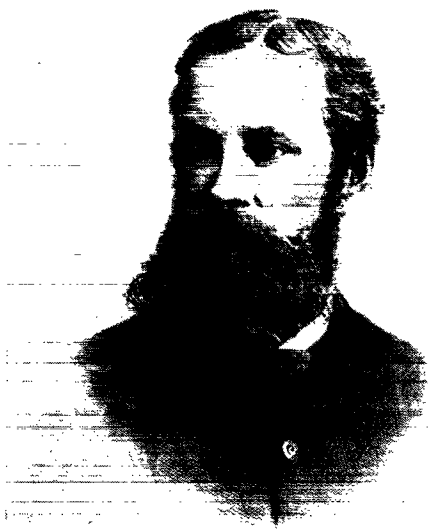
Greely: „Vi er 7 mand tilbage - og her er vi - døende som mænd - der har udført alt som pålagt os - og prøvet på at opnå de bedste resultater“ - og derefter faldt han bagover og udåndede.

En af de mest kække, men sørgeligste opdagelsesrejser i amerikansk historie er den over 500 miles sydgående færd over drivis og stormende hav udført af kaptajn løjtnant *de Long* og hans besætning, efter at „*Jeanette*“ var knust i isen nord for de Nysibiriske Øer i juni 1881. Under *de Long*'s modige og usvigelige ledelse af 32 mænd slæbte, skubbende og transportererede de 3 svære fartøjer med en udrustning på 7½ tons mere end 200 miles til åbent vand. Over ujævn skrueis, somme steder i 2 fod søle af smeltevand, arbejdede alle mand med at trække fartøjer og slæde. Ofte tog det 7 timer at tilbagelægge en strækning på 1 mile, medens isen langsomt drev nord og vest efter. Ved iskanten, som de omsider nåede, gik de om bord i de tungt lastede både. Under en storm kom disse fra hverandre, det mindste fartøj kæntrede, og besætningen druknede. De to andre fartøjer fortsatte hver for sig imod det ufrugtbare *Lena-delta*. Kun hvalbåden under kommando af løjtnant, senere kontreadmiral *G. W. Melville*, var så heldig at finde hjælp ved en boplads.

De Long's båd landede medio september på nordsiden af *Lena-deltaet*, hvor en række udenfor liggende skær bragte dem i vanskeligheder. De lossede båden og vadede mere end 1½ mile i land i sne, hagl og kraftig vind. Holdet havde kun forråd til mindre end en uge, og flere af dem var allerede hjælpeløse individer, der kort efter afgik ved døden. Resten holdt mod en boplads, der efter kortet skulle ligge 95 miles sydpå. Skønt udmattede opgav *de Long* ikke håbet om redning, men sendte de to bedste mænd efter hjælp.

Disse to usselt klædte mænd, uden skotøj og syge af dysenteri, holdt på i 12 dage, indtil de mødte de indfødte, som de bad om hjælp. De kunne imidlertid på grund af sprogvanskeligheder ikke gøre sig forståelige, men blev ført til den boplads, hvor *Melville* opholdt sig.

Melville og to mand startede derefter for at finde deres chef, men først den 23. marts 1882 fandtes *de Long*'s sidste lejr. Hans notesbog, der havde tjent som



A. W. Greely.

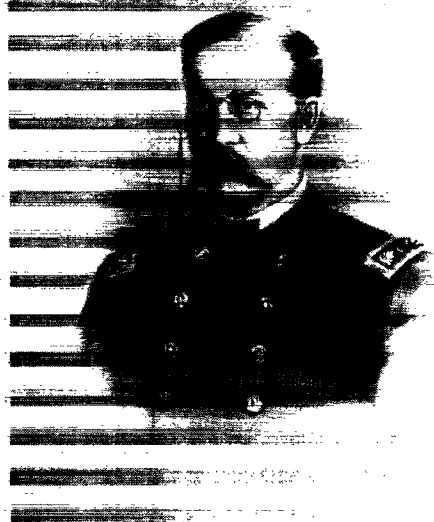
journal efter „Jeanette“s forlis, indeholdt kun få ord om ham selv, men trofast havde han noteret alle tildragelser om holdets færd. De havde kæmpet mod store vanskeligheder og tabt, men de Long havde ikke villet give op.

Det første dødsfald fandt sted den 6. oktober - 116 dage efter at de havde forladt skibet. Det sidste notat i dagbogen var 30. oktober 1881, den dag han og dr. Ambler, de sidste overlevende, døde, og her i det øde Lena-delta begravede Melville sin chef og skibskammerat, før han returnerede til civilisationen med de dyrt vundne resultater.

En anden amerikansk beretning om redning af *Hall's* skib „Polaris“, som var i besæt i Smith Sund i oktober 1872, fik dog en lykkelig udgang. Under en storm brød isen op omkring skibet, og en isfod trængte ind i skibssiden. Frygtende, at skibet skulle synke, begyndte besætningen at gå fra borde. De havde netop begyndt udlosning af proviant, da isen gik i drift. „Polaris“ drev af stormen hjælpeløs af sted efterladende 9 mand af besætningen og 9 eskimoer på havisen. Skibet drev i land nær Etah, hvor den ombordværende del af besætningen overvintrede. Af skibets vragele byggede de to små både, i hvilke de om foråret rejste sydover. Efter at være reddede af en hvalfanger fik de efterretning om redningen af deres kammerater, der var drevet med isen, og som de anså for omkomne.

Deres tilflugtssted var en ca. 150 kvadratmeter stor isflage, de havde kun lidt proviant, et telt, to små både og to kajaker, i hvilke eskimoerne fangede tilstrækkeligt med sæler til opretholdelsen af livet. Da solen om foråret fik magt, og vandtemperaturen steg, måtte de 1. april gå i de overlastede både og fra flage til flage arbejde sig sydover, indtil de den 30. april blev taget op af et skib fra Labrador. De var drevet ialt 1300 miles sydpå under de mest faretruende forhold, og en af eskimokvinderne havde endog født et barn under rejsen.

En af polarforskningsens største tragedier var dog *Franklinekspeditionens* 2 skibe „Erebus“ og „Terror“ i 1845. Trods omfattende eftersøgninger fik man først i 1854 efterretning fra eskimoer, der havde set de to skibe i isen ved Kong Williams Land, besætningerne var gået i bådene og havde nået land. Mange



de Long.

år senere fandt man små efterladenskaber fra ekspeditionen, der fik en så ulykkelig skæbne.

Af beretninger om heldigt gennemførte arktiske rejser skal nævnes *Nansens* berømte vandring over Grønlands indlandsis og hans drift med „Fram“ i den samme pakis, hvor „Jeanette“ forliste, *Amundsens* mange rejser, særlig hans bedrift ved gennemsejlingen af nordvestpassagen med „Gjøa“, *Knud Rasmussens* slæderejse fra Grønland til Beringsstrædet og *Balchens* glimrende flyvninger over begge poler - *true vikings all!*

Sovjet har givet mange bidrag til arktisk forskning, ikke alene ved flyvning, men især ved sejlads i pakis. Bemærkelsesværdigt er også *Papanin* og hans 3 ledsageres bedrift, da de 4 mand i maj 1937 vel udrustede blev landsat på nordpolen af et luftfartøj. De drev herfra på en isflage sydover, undervejs tagende videnskabelige observationer og i konstant radioforbindelse med Moskva. I februar 1938 blev de afhentet af en russisk isbryder udfor Liverpoolkysten (lidt N. for Scoresbysund.)

Russernes indsats i arktisk forskning går tilbage til Peter den Store, der ca. 1740 sendte en stor ekspedition af sted under danskeren *Vitus Bering* for at undersøge landområderne på begge sider af det stræde, der senere kom til at bære Vitus Bering's navn.

De nordlige landområder, som skibe aldrig nåede at trænge frem til, er nu bleven grundigt undersøgt i de senere år under forholdsvis gode omstændigheder og i et minimum af tid og risiko. De områder, det tog *Nordenskjöld*, *Knud Rasmussen* og *Roald Amundsen* år at udforske under anstrengende rejser, er nu bleven dækket ved grundige undersøgelser i løbet af dage eller uger.

Dansk indsats i arktisk forskning går helt tilbage til kong Christian IV, der i 1619 sendte „Lamprenen“ og „Enhjørningen“ under kommando af *Jens Munk* for at finde den vestlige søvej til Indien. Under overvintringen i Hudson Bugten døde størstedelen af hans 62 mand store besætning af skørbug og forfrysninger. „Enhjørningen“ måtte efterlades, og kun Jens Munk og 2 mand lykkedes det efter utrolige anstrengelser og i meget forkommen tilstand at komme hjem med „Lamprenen“.

Som det fremgår af foranstående beretning om „dem, der banede vejen“, er dansk indsats kun nævnt i få ord. Det synes derfor rimeligt i et efterfølgende afsnit kort at omtale en del af de danske ekspeditioner.

Træk af danske ekspeditioners indsats i Grønlands udforskning

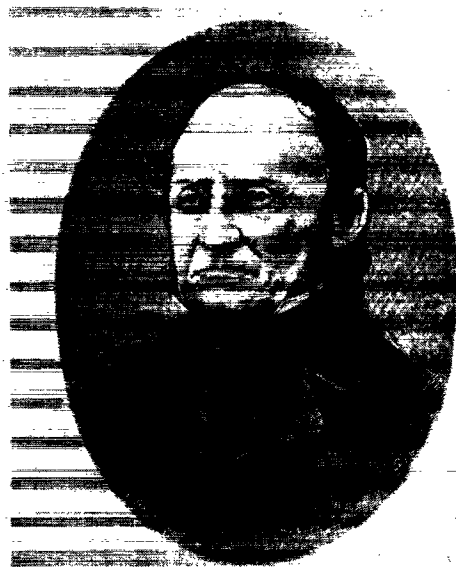
I 1828 udsendte regeringen kaptajnløjtnant i marinen *W. A. Graah* for i konebåd at besejle og udforske Grønlands østkyst til 69° n. br. Den instruks, Graah fik tilstillet, er vist den strengeste en chef nogensinde har fået: „... så tidligt som muligt i 1829 bryder De op for at begive Dem på den befalede undersøgelsesrejse til 69°, hvor De vender om, og vi pålægger Dem ej at vende om, førend målet er nået, forhindringerne være hvilke som helst.“ Tætpakket storis ved Dannebrogssøen, ca. 65° br., hindrede ekspeditionens videre fremtrængen, og Graah måtte overvintre i Skjoldungen døgende kulde, sygdom og sult. I besiddelse af stor pligtfølelse og en stærk vilje forsøgte han videre fremtrængen næste forår, men også det mislykkedes. Hungersdøden truede ekspeditionen, indtil den omsider kom til en ø, hvor der fandtes rigeligt med blå- og krækkebær, hvilke Graah selv udtalte blev deres frelse. Syg og afkræftet kom Graah i efteråret 1830 til Frederiksdal.

Gustav Holm og *T. V. Gardes* berømte konebådsrejse til Østgrønland i 1883-85, hvor man i Angmagssalik fandt en stamme på 400 eskimoer, der ikke tidligere havde været i kontakt med omverdenen, var en vel gennemført rejse, hvorfra der hjembragtes et stort videnskabeligt og etnografisk materiale.

Østgrønlands fortsatte udforskning var nu aktuel. I 1891-92 udforskede *Ryder* og *Vedel* det store fjordkompleks Scoresbysund, og *Amdrup* foretog sine berømte bådrejser i 1898-1900 langs kysten fra Angmagssalik til Kap Dalton. I en 18 fods jolle lykkedes det ham med 3 ledsagere under besværlige og farefulde forhold at kortlægge den af svære ismasser blokerede kyststrækning. Det var intet mindre end en bedrift.

Ved årsskiftet var der endnu en betydelig landstrækning på Grønlands østkyst, som endnu ikke var kortlagt. Fra dansk side blev der taget initiativ til og store kræfter sat i bevægelse for, at det blev en dansk ekspedition, der satte slutstenen på det store værk: Grønlands kortlægning.

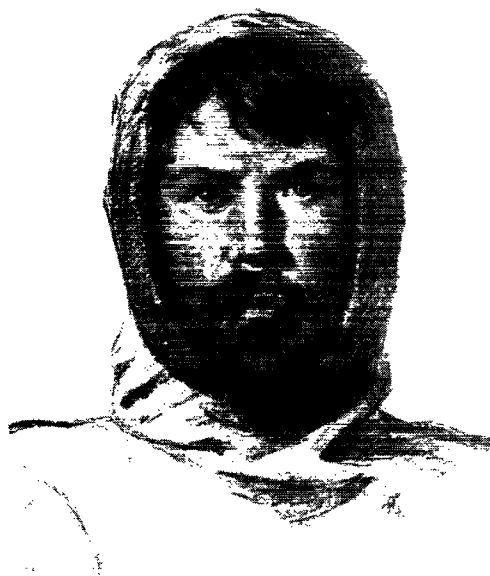
Under ledelse af *Mylius Erichsen* startede Danmarksekspeditionen i 1906, og skibet gik i vinterkvarter i Danmarks-



W. A. Graah.



Jørgen Brønlund.



Mylius Erichsen.

Den 24. juni i år var det 50 år siden, Danmarksekspeditionen afrejste fra København.

havn. I foråret 1907 kørte 2 slædehold under ledelse af henholdsvis *Mylius Erichsen* og *I. P. Koch* for kortlægning og undersøgelse af kysten op til Kap Bridgmann på 83° n. br. På hjemrejsen mødte Koch ved et tilfælde det andet hold ved Kap Rigsdagen, idet Mylius Erichsen ved en fejltagelse var kørt ind i Danmarksfjorden i stedet for igennem Independence Fjorden, og mens Mylius Erichsen bestemte sig til at fortsætte, kørte Kochs hold tilbage til skibet og nåede dette efter 88 dages fravær.

Da Mylius Erichsen udeblev, udsendtes samme efterår en hjælpeekspedition, som imidlertid kom tilbage uden resultat, og først i foråret 1908 fandt *I. P. Koch* på Lamberts Land grønlænderen Jørgen Brønlunds lig sammen med Høegh-Hagens kortskitser og en dagbog, der oplyste, at Mylius Erichsen og Høegh-Hagen med få dages mellemrum var døde af sult og kulde i november 1907. Jørgen Brønlund havde stærkt udmattet og udhungret slæbt sig døende til depotet.

Det sidste stykke af Grønland var nu kortlagt.

For om muligt at finde andre af de forulykkedes videnskabelige resultater og rapporter rejste en ekspedition under *Ejnar Mikkelsen* med „Alabama“ i 1909 til Shannon. Samme efterår kørte man op til Brønlunds grav, og her fandt man en lommebog med kortskitser. I foråret 1910 kørte *Ejnar Mikkelsen* sammen med *Iver Iversen* atter nordpå til Skærfjorden, hvorfra de på indlandsisen fortsatte til Danmarks Fjord. Her fandt de Mylius Erichsens rapporter, der blandt andet gav den vigtige

oplysning, at Peary Kanalen ikke eksisterede. Målet var nået, og hjemrejsen kunne begynde. De startede 1. juni, og rejsen blev lang og anstrengende, jagten slog fejl, og hungersdøden truede. Hertil kom sygdom, men med en ukuelig vilje drog de videre og nåede Danmarkshavn i september 1910. Her var en god hytte og masser af proviant. De genvandt deres kræfter og drog videre til Shannon, hvor de fandt en beretning om, at skibet var skruet ned og kammeraterne hjemrejst med et norsk skib. Senere tog de ophold i Bass Rock, hvor de endelig den 17. juli 1912 - efter at have været alene i 885 dage - blev taget op af det norske fangstskib „Sjømønstren“.

Omtrent samtidig kom *I. P. Koch* og *Wegener* med to ledsagere til Danmarkshavn for over Storstrømmen at foretage en rejse over indlandsisen til Vestgrønland. De medførte 2 tungtlastede slæder og 16 islandske heste. Den 20. april 1913 brød de op fra vinterkvarteret, og efter 90 dages rejse nåede ekspeditionen Prøven. Det er den længste rejse foretaget over indlandsisen.

I 1912 og i 1916-18 foretog *Knud Rasmussen* henholdsvis på 1. og 2. Thule-ekspedition slæderejser fra Thule distrikt til Danmarks Fjord og Independence Fjord tilbage til Thule, og fra Melville Bugten til de Long's Fjord og St. Georg Fjord, med isvandring herfra til Kap Agassiz.

På „Jubilæums-ekspeditionen“ 1920-23 foretog *Lauge Koch* slæderejser fra Kap Robertson N. om Grønland til Kap Bridgmann, Independence Fjord og tilbage over isen via Warmings Land, Humboldts Bræ til Inglefield Golf.

Geodætisk Institut har fra 1928-54 med en lang række ekspeditioner foretaget en videnskabelig kortlægning af såvel Øst- som Vestgrønland, hvorfra der som bekendt allerede foreligger en større samling fortræffelige kort.

I 1931 tager de videnskabelige undersøgelser i Grønland fart i forbindelse med en storstilet kortlægning fra luftfartøjer. Således påbegyndte *Lauge Koch* på *Tre-års-ekspeditionen 1931-34* omfattende geologiske undersøgelser m. m. med arbejdsfelt fra Scoresbysund og nordefter. Kortlægningsarbejdet, der omfattede et område på 600 km's længde og 300 km's bredde, udførtes i 416 flyvetimer. I 1933 passerede S/S „Gustav Holm“ medførende et luftfartøj den 79. breddegrad og havde dermed forlængst slået rekorden for fremtrængen med skib nordpå langs Grønlands østkyst. Der foretoges herfra 2 flyvninger med *Victor Petersen* som fører og *Lauge Koch* som passager til Danmarks Fjorden og videre langs Peary Land i Independence Fjord. Da Heinkel'en passerede Nordostrundingen, observeredes åbent vand, hvilket vistnok er et enestående tilfælde.

I 1931-33 foretog *Knud Rasmussen* på 6. og 7. Thule-ekspedition en række videnskabelige undersøgelser i forbindelse med kortlægning fra luften. Arbejdsfeltet omfattede strækningen Kap Farvel til Scoresbysund.



J. P. Koch.



Hægh-Hagen.

Fælles for alle de her nævnte ekspeditioner deltog der i disse en række dygtige videnskabsmænd omfattende arkæologer, botanikere, geologer, glaciologer, zoologer m. fl., der har indsamlet et omfattende videnskabeligt materiale, hvilket „Meddelelser om Grønland“ også bærer vidnesbyrd om. Endvidere må nævnes en stab af fortrinlige luftfartøjsbesætninger, geodæter m. v.

Gennem mange år har „Fata Morgana Øerne“ været på tale, og spørgsmålet om de virkelig eksisterede har ofte været fremme. For at afklare dette spørgsmål foretog *Lauge Koch* i 1938 2 flyvninger med et af marinen indkøbt større luftfartøj „Perssuaq“, ført af *Victor Petersen*, fra Kingsbay på Svalbard til Nordostrundingen og Kap København og videre ind over ukendte områder i Peary Land. Under flyvningen foretoges en del luftfotografering. Vejret var smukt med god sigtbarhed, men der blev på hele turen ikke fundet nyt land.

Samme år starter „*Dansk Nordøstgrønlands Ekspedition 1938-39*“ under ledelse af *Ebbe Munk* og *Eigil Knuth* med arbejdsområde fra Mørke Fjord til Peary Land.

I 1938 foretog daværende orlogskaptajn *Erik Overbye* en vellykket flyvning med *Lauge Koch* som passager i en Heinkel fra Zachenberg (nær Daneborg) til Nordostrundingen, „der ligger som en vældig gletchertunge, medens det nordfor liggende Peary Land ligger som en vældig, næsten isfri oase i den arktiske isørken.“

Den sidste større ekspedition er „*Peary Land Ekspeditionen 1947-50*“ under ledelse af *Eigil Knuth*. Udrustningen og personellet blev af „*Gustav Holm*“ og „*Gamma*“



J. V. Helk.



Erik Overbye.

transporteret til Zachenberg. 4 gange i løbet af 4 uger udførte Overbye med en Catalina vellykkede lufttransporter af personel og gods fra sydbasen til den 950 km nordligere liggende base i Brønlunds Fjord.

Oberst *J. V. Helk*, der er leder af Geodædisk Instituts fotogrammetriske sektion, har sikkert rekorden i flyvning over grønlandsk område, idet han i sommermånederne 1947-53 sammenlagt har over 1000 flyvetimer, i hvilke han har overfløjet såvel Øst- som Vestgrønland fra Kap Farvel i syd til Kap Morris Jesup i nord.

Hos dem, der er bevandret i arktisk litteratur, søger tankerne i mindet om og hyldest til de mange danske mænd, der under vanskelige forhold med primitive hjælpemidler i månedsvis stred sig frem bag hundeslæden i arktisk kulde og mørke langs Grønlands barske kyst eller over Grønlands store, hvide isørken - også til de mænd, der senere i små luftfartøjer øvede bedrifter under en meget problematisk sikkerhedstjeneste og mere end tvivlsomme nødlandingsmuligheder, men stadig med livet som indsats søgte de at løse de pålagte opgaver, lykkeligt uden skæbnesvangre uheld. I denne forbindelse skal og må også nævnes de mænd, der har udført et stort og værdifuldt forskningsarbejde i videnskabens tjeneste.

Fælles for dem alle gælder, at de har gjort Danmark ære og henledt verdens opmærksomhed på og beundring for dansk indsats i arktisk forskning.

Vi vil fremdeles i dyb ærbødighed mindes og ære *de danske, der banede vejen.*