

EN MODERNE SLÆDEREJSE

Af civilingeniør *Aksel Mikkelsen*

Foråret 1957 bragte en fornyelse ind i det efterhånden traditionelle rejseliv i Nordøstgrønland, idet ca. 70 tons gods blev fragtet 150 km over snedækket fjordis og land på store slæder, der blev trukket af de for det nye Grønland efterhånden uundværlige bulldozere.

Nordisk Mineselskab ønskede med henblik på sommerens prospekteringsarbejde at bringe mandskab og boremateriel frem til et område i Schuchert-dalen, ca. 100 km sydvest for minebyen i Mesters Vig. På omtalte sted skulle der tillige oprettes en mindre landingsbane, dersom forholdene tillod det.

Det havde tilsyneladende måske været det nemmeste at basere hele transporten på helikoptere, idet disse jo faktisk skulle være en slags universel transportmiddel under arktiske forhold, men om de to typer, vi foreløbig har afprøvet i Nordøstgrønland, må det siges, at de ikke helt var kommet udover det eksperimentelle stadium endnu; de var såvel lidt for usikre som for dyre til, at vi turde basere vor transport på dem.

Med helikopter havde vi året før været derinde og blandt andet undersøgt de forskellige veje, der kunne lede fra minebyen ind til stedet, hvor der skulle arbejdes. Såvel den korteste vej over gletscherne som den længere vej ud igennem Pingo- og Ørsteddal viste sig at være ufremkommelige selv med larvefodsmateriel, hvis man da ikke ville nedlægge et meget stort arbejde i at etablere en vej derind. Kort over området fandtes ikke, men vi rådede over en fortræffelig samling luftfotografier, hvilket var en stor hjælp.

Vi besluttede ud fra disse foreløbige rekognosceringer at udføre transporterne af materiel i forårstiden med slædetog og derefter forsøge at etablere en mindre landingsbane for en landflyvemaskine, således at persontransport, transport af manglende reservedele og frisk proviant kunne foregå med flyvemaskine i den korte sommertid.



Udsigt over minebyen ved Mesters Vig.

I vinterens løb udarbejdede vi i København detaljerede lister over det nødvendige materiel, forbrugsgods, brændstof og proviant, der skulle være nødvendigt for sommerens arbejde.

Vi havde anset slutningen af april, begyndelsen af maj som den bedste tid for vore slædetransporter, og det første slædetog stod da også færdig til afgang den 15. april, men samtidig fik vi en forrygende snestorm, der ikke lovede godt for slædeføret, der før, under en rekognosceringstur på fjordisen med en hundeslæde, havde været ideelt.

Vi havde iøvrigt tænkt os, at omtalte hundeslæde skulle køre forrest for at finde vej, måle istykkelser m. v., derefter skulle der køre en weasel for at trampe et lettere spor - så en bulldozer forsynet med et par specielle i Mesters Vig konstruerede brede sne-larvebånd, trækkende to kraftige slæder efter sig med hver fem tons last, og endelig en almindelig bulldozer med to tilsvarende slæder samt som rosinen i pølseenden en særlig slæde, hvorpå der var monteret et lille hus. Dette slædehus med det velklingende navn „Gøglervognen“ var slædetogets hovedkvarter og blev blandt meget andet anvendt som værksted, køkken og spisestue, radiostation, sovekabine, oplagsplads for et omfattende nødudstyr o. s. v., og i overensstemmelse med disse mange funktioner var den udstyret med elektricitet, flaskegas, skruestik, værktøj, proviantlager, soveposer, tøj, medicinkasse m. v. og altsammen indenfor et rum, der var mindre end 6 kvadratmeter. Når der så lejlighedsvis var fem mand derinde samtidig for at spise, kunne der næsten opstå trængsel, men „Gøglervognen“ var nu meget nyttig og behagelig, især når man lå underdrejet på grund af snestorm, hvad der unægtelig hændte os et par gange. Og radioen var faktisk også en betryggelse for os at have med, så kunne vi med regelmæssige mellemrum høre, at de havde det godt i minebyen, hvilket naturligvis altid var meget rart, og de kunne følge med på vor færd, men de kunne ikke på nogen måde gribe ind med praktisk hjælp i påkommende tilfælde, da vi havde alt det rullende materiel med, så derfor var vi overladt til os selv, og hver mand var da også udstyret med praktisk tøj, støvler, rygsæk, ski, og desuden lagde vi langs vor rute for hver 30-40 km et depot af brændstof til bulldozerne, proviant, telte, soveposer og lidt ekstra tøj, således at vi under alle forhold skulle kunne komme hjem langs denne rute. Vi fik dog heldigvis ikke brug for disse depoter.

Vi var som nævnt udstyret med praktisk tøj - blandt andet prøvede vi noget nyt canadisk nylontøj, der var meget anvendeligt, når man sad stille på en bulldozer. Man blev varm på forsiden fra motoren, kold på bagsiden, og så blev man våd af den flygende sne, der smeltede; men skulle man ud på ski, var nylontøjet for tæt. At vi var sådan nogenlunde ens udstyrede, kunne man nu heller ikke se umiddelbart; jeg tror ikke, det er sket, at to mand samtidig har været ens påklædt. Særlig fodtøjet var der daglige diskussioner om; jeg selv opfandt alle tiders patent, et par gode skistøvler med en sejldugskamik trukket udenpå. Det tog blot ca. en halv time at få dem rigtigt halet på, og de kunne overhovedet ikke komme af uden en anden kraftig mands medvirken.

Iøvrigt er beklædning og udstyr nu ikke så stort et problem på en tur som denne, hvor der fandtes såvel gode muligheder for at medbringe rigelig udrustning som at få det tørret undervejs.



*Buldozertoget på isen i kong Oscars Fjord udfor Kap Syonite. Foto: Aage Rasmussen
Til venstre den „bredbenede“ med „Gøglervognen“, til højre en normal D6'er med weaselen på slæden.*

En norsk fangstmand, der midlertidig var gået i vor tjeneste, var med hundespandet sendt i forvejen for at afmærke en rute, men på Grund af den sidste snestorm og det derfra stammende dårlige føre kom han ikke tilbage til det aftalte mødested i rette tid. Vi startede alligevel, fordi vi havde fået oplysninger om isens tykkelse på den første strækning; her var isen opmålt til 1,65 m og et snelag på godt en halv meter, inden snestormene for alvor satte ind og nogle steder øgede det til henved det tredobbelte.

Starten var naturligvis som den sig hør og bør med strålende solskin, fotografering og mange gode ønsker og stolte forsætter, men vi kom nu ikke mere end ca. 10 km fra radiostationen i Mesters Vig, før vind, vejr og måske især det hvide lys, „whiteout“, der udvisker alle konturer, tvang os til at slå lejr.

Dagen efter var det igen strålende sol - men meget tungt føre, fremad gik det med weaselen i spidsen. Inden aften havde den opgivet ævred og måtte efterlades til hjemturen.

Tilbage havde vi nu bulldozerne - og skiene! Bulldozerne viste sig at være opgaven voksen. De arbejdede sig støt og jævnt fremover mod Antarctic Havn, hvor vi havde håbet at finde vor hundeslædekusk. Vi havde på lang afstand set, at



*Zonens De Haviland starter fra den nyanlagte landingsbane
ved Schuchert dalen. Sommeren 1957.*

Foto: Kurt Nielsen

det røg fra skorstenen på den norske fangsthytte, men det viste sig - unægtelig noget uventet - at stamme fra en bekendt fra flyvepladsen, der var kommet på besøg i hytten.

Næste dag gik det imod Kap Biot; vi havde hørt, at isen udfor kapet skulle være usikker, resultatet af fangstmandens ismålinger havde vi stadig ikke, men vi fandt en genvej bagom, idet jeg engang havde hørt, at der her skulle være en slædevej, og det viste sig heldigvis at holde stik.

Begge bulldozere måtte spændes for det ene hold slæder, den ene kørte i forvejen og fandt et fast ståsted, og derfra halede den den anden op ved hjælp af et påmonteret spil, og inden natten var vi atter nede på isen i Flemmingfjord. Koldt var det, 28 grader, men det gav bedre føre, og næste morgen kørte vi atter op på land i Ørsteddalen, og vi gjorde ret god fremgang, skønt vi her til stadighed måtte rekognoscere på ski for at finde den lempeligste vej frem. Vi nåede frem til Pingodalen, hvor vi atter slog lejr, og næste morgen blev vi vækket af hundeglam;



BILLEDET TAGET OMTRENT OVER
FUNDET 1956.

Flyvefoto med slæderuten fra foråret 1957 indtegnet. Foto: Geodætisk Institut. Eneret
Startbanen blev anlagt, hvor den var projekteret, imedens hovedlejren blev anlagt noget nærmere „Fund 1955“,
hvor diamantboremaskinerne blev opstillet.

nordmanden var nået frem til os med sit hundespand, og det viste sig da også snart, at dette gamle og velprøvede befordringsmiddel endnu ikke har udspillet sin rolle på Grønland.

„Pingo“ er jo efterhånden blevet et internationalt ord for en slags dyndvulkan. Deres forekomst har været sat i forbindelse med olie, og i den sammenhæng har jeg engang tidligere beskæftiget mig med dem på Nugssuaq-halvøen. Imidlertid tvang forskellige forhold mig uheldigvis til - foreløbig i hvert tilfælde - at standse al videre fremtrængen imod dette højest interessante område af Grønlands undergrund.

Også her i Pingodalen fandtes der, som navnet lader ane, dyndvulkaner, og de kom snart til at danne en alvorlig hindring for os, idet der ofte i forbindelse med disse pingoer kommer vand op igennem permafrostlagene og således danner kilder midt om vinteren. En række af denne slags „Icings“ var der netop i bunden af det elvleje, der på den sidste strækning var eneste mulige vej frem for bulldozerne. At køre i vand med larvefodsmateriel i stærk frost er risikabelt, idet vandet vil fryse, når det kommer i forbindelse med de kolde larvebånd, og derved let forårsage, at disse sprænges. Vi var ti kilometer fra vort endelige bestemmelsessted, men vi så ingen anden udvej end at aflæsse godset her og lade bulldozerne vende om efter et nyt læs, mens vi med hundeslæden foretog ture omkring i terrænet og udlagde depoter med proviant og lejrudstyr forskellige steder, hvor geologerne ønskede at arbejde om sommeren.

Bulldozerne kom igen en uges tid senere. Det havde naturligvis atter været snestorm, sådan at sporet, der var trampet fast første gang, var føjet til og påny måtte brydes. Med toget blev der blandt andet bragt et transportabelt hus, 3×8 meter, som skulle anvendes i lejren derinde. Under rejsen havde det været beboet af fire schweiziske geologer. De havde så at sige ikke været udenfor en dør i de fire dage, som turen havde varet, men så kom de til gengæld heller ikke under tag i de næste fem måneder.

Det eneste sensationelle, vi oplevede på hjemturen, var engang vi ved passet ved Kap Biot pludselig så hundeslædespor og nogle usædvanlige små kamikspor i sneen. Da vi kom til Mesters Vig, blev gåden løst - sporene stammede fra tre unge danske fruer, der helt på egen hånd var slædet fra Scoresbysund til Mesters Vig, hvor deres sportslige præstation blev behørigt fejret. De havde været en halv snes døgn undervejs og derfor også oplevet de samme ugunstige vejrforhold, der til tider havde været ved at gøre livet surt for os andre med vort omfangsrige og tunge materiel, men for dem kunne have endt med en katastrofe.

Løvrigt krydsede også mange andre slæder passet ved Kap Biot det forår - der var postslæder fra Scoresbysund, slædepatruljen, en slæde med personel fra flyvepladsen i Mesters Vig og Daneborg, og endelig inspektør Borchersen fra Scoresbysund med 8 hundeslæder for at hente passagerer og diverse gods fra Mesters Vig til Scoresbysund.

Der blev også hentet gods i Sorte Hjørne med bulldozere; såvel før som under selve den store transport var vi derinde, og der blev blandt andet flyttet flere huse bort, som aldrig nogen havde tænkt skulle flyttes, dengang de blev opført.

Den sidste tur blev foretaget med en bulldozer alene, medførende et par slæder samt det mandskab, der skulle forblive derinde til sommersæsonen begyndte. Turen blev afviklet så sent som den 27. maj, og derefter fortsattes arbejdet inde i

Pingo-dalen med at videretransportere det gods, der var blevet aflæst 10 km fra selve hovedlejrpladsen. Også dette arbejde gik nu helt programmæssigt, og alle forårets transportopgaver var således løst på en forholdsvis nem og billig måde med de til rådighed stående midler.

Rigtige grønlandsrejsende vil naturligvis nærmest blive forargede over en sådan luksus-slædetur. Vi fik vore regelmæssige måltider og vor nattesøvn, vi havde forbindelse med omverdenen hele tiden og mange andre goder. Men vor færd havde intet med opdagelsesrejse at gøre. Der måtte ikke opstå spændende og nervepirrende situationer, det var for os blot et stykke regulært arbejde, der skulle udføres således, at man kunne tage fat på de egentlige opgaver med anlæg af landingsbane, klargøring af boremaskine og bygning af en lejr for sommerens geologiske undersøgelser.

Vi har alle kun gode og glade minder om fin kørsel og fremgang i tindrende sol, om hyggelige stunder og gode varme måltider i vor lille hyggelige „Gøgler-vogn“, når vi lå vejrfast med vinden tudende og sneen fygende udenfor.

Dertil kom et godt kammeratskab og samarbejde med dygtige og samvittighedsfulde medarbejdere, der altsammen bidrog til, at det lykkedes programmæssigt at gennemføre denne efter danske forhold store arktiske transportopgave.