

NORDVESTPASSAGEN OG EFTERSØGNINGEN AF FRANKLINEKSPEDITIONEN

Af orlogskaptajn *Janus Sørensen*

Fra engelsk side blev der gennem mange år gjort ihærdige forsøg på at gennemsejle Nordvestpassagen, søvejen nord om det amerikanske kontinent, for at forkorte de lange sørejser til Kina og Indien, men de mange anstrengelser mislykkedes. For englænderne blev spørgsmålet efterhånden en æressag, selv om man på forhånd kunne indse, at der for handelen ikke var vundet noget ved en Nordvestpassage, for selv om man fandt sejlbart farvand nord om Amerika, turde man ikke påregne altid at kunne slippe igennem i den relativt korte besejlingstid af året, hvor sejlads var mulig. Man måtte være forberedt på, at skibe nødsagedes til at overvintre på ruten, og derved ville fordelene ved den kortere distance være problematisk.

Imidlertid lykkedes det admiralitetets sekretær, sir John Barrow, at gøre sin indflydelse gældende ved fremsættelsen af et forslag om udsendelsen af en ekspedition til Nordvestpassagens opdagelse, idet han fremhævede, hvor uværdigt det var for en søfarende nation som England ikke at drage nytte af tidligere ekspeditioners erfaringer.

Som leder af en sådan ekspedition udpegedes Sir John Franklin, der tidligere havde gjort betydelige arktiske indsatser, men hans ekspeditioner havde været præget af skæbnesvangre uheld og uberegnelige genvordigheder, som imidlertid ikke havde formået at knække hans mod eller interesse for arktisk forskning.

I 1845 udrustedes de ca. 350 tons store orlogsskibe EREBUS og TERROR, svært byggede skibe forsynet med 20 hk. dampmaskiner, som dog kun skulle benyttes i særlige tilfælde, da kulbeholdningerne var meget ringe. Skibene førtes henholdsvis af kaptajnerne Fitzjames og M'Crozier, men den egentlige kommando af ekspeditionen betroedes Sir John Franklin, hvis navn skulle få en sørgelig berømmelse på dette togt. Sejlorden lød på, at såfremt en gennemsejling af Nordvestpassagen lykkedes, skulle skibene, der samlet havde 130 mands besætning, returnere til England via Sandwich Øerne og videre syd om Kap Horn.

Skibene, der var provianterede for 5 år, afsejlede den 19. maj 1845, anløb Kronprinsens Ejland den 4. juli, og senere i Melvillebugten havde skibene kontakt med to hvalfangere, der fik post med hjem fra ekspeditionen, som derefter forsvinder i den arktiske stilhed.

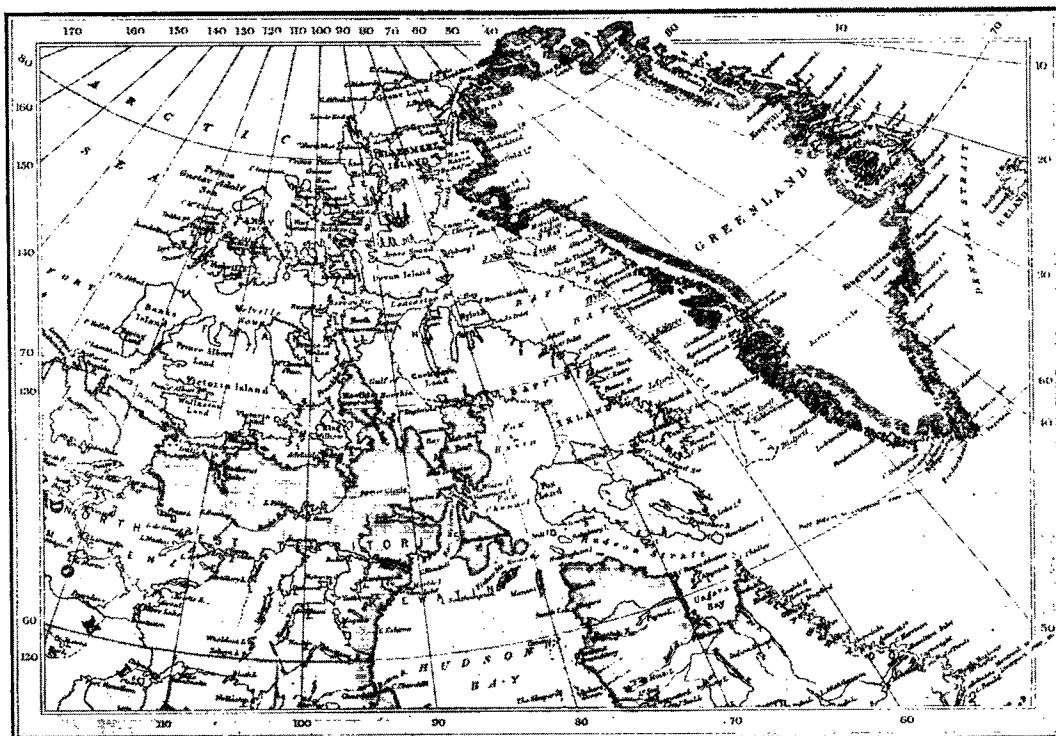
Da man efter 3 års forløb ikke havde fået efterretning om Franklin og hans mænd, rettedes der opfordring til regeringen om udsendelse af hjælpeekspeditioner for at skaffe vished om deres skæbne, og i løbet af de kommende år udsendtes ikke mindre end 40 undsætningsekspeditioner, men skib efter skib vendte hjem uden at have mødt væsentlige spor af Franklin og hans folk. Regeringen udsatte derfor en dusør på 20.000 £ til den ekspedition, der først bragte underretning om Franklinekspeditionens skæbne, samtidig udlovede lady Franklin en belønning på 3000 £, og i 1850 udsendtes ikke færre end 16 skibe til undsætning.

Allerede den 25. august fandt kaptajn Ommaney på ADVANCE det første spor af Franklin-ekspeditionen, idet forskellige levninger på Beechy Øen i Wellington-kanalen tydede på, at Franklin havde ligget i vinterkvarter her. Kaptajn Forsyth på skonnerten PRINCE ALBERT, som var udrustet af Lady Franklin, afgik dagen efter dette fund tilbage til England for at bringe hende disse første efterretninger.

I januar samme år afsejlede ENTERPRISE og INVESTIGATOR, to stærkt byggede, ca. 400 tons store skibe, under kommando af kaptajnerne Collinson og M'Clure. Ifølge sejlordren skulle skibene gå sydover i Atlanterhavet, gennem Magellan Strædet til Honolulu for at proviantere og derefter fortsætte nord over i Stillehavet og via Beringsstrædet søge østover langs Alaskas kyst, men ude af Magellan Strædet skiltes de to skibe for aldrig mere at skulle mødes.

Tidligt på rejsen iagttog M'Clure enhver forsigtighedsregel for at forebygge skørbug blandt sin besætning, bl. a. forøgede han rationerne af vegetabler og udgav fersk, henkogt kød hveranden dag. Efter at have passeret polarkredsen havde INVESTIGATOR et kort møde med kaptajn Kellett på HERALD, som normalt ankom i juni fra sin station i Centralamerika og atter forlod Beringsstrædet i september. Hensigten med at holde dette skib krydsende i strædet var hovedsagelig for at kunne kontakte Sir John Franklins skibe, såfremt det lykkedes dem at gennemsejle Nordvestpassagen.

Den 5. august passerede INVESTIGATOR Point Barrow og fortsatte østover til Kap Bathurst, hvor flere eskimostammer besøgte, og en måned senere holdt M'Clure syd og øst om Banks Land og videre op i Prince of Wales-Strædet, hvor han midt i september gik i vinterkvarter. Få dage senere kørte han med slædehold til Banks Land NØ-pynt, hvorfra han kunne se Barrow Strædet, *Nordvestpassagen var således opdaget*. Det var kun trist, at skibet ikke formåede at passere isen.



Den stiplede linie langs Grønlands vestkyst viser »Fox«s drift i isen.

I løbet af vinteren udførtes adskillige slæderejser uden at finde spor efter Franklin, ligesom de eskimoer, man traf, ikke havde haft kontakt med ham eller hans folk. Da isen brød op medio juli 1851, gik INVESTIGATOR under sejl, men da det ikke var muligt at forcere isen nordover, stod han sydpå og videre vest om Banks Land. Efter store farer og vanskeligheder i isen gik skibet i vinterkvarter i Mercy Bugt på nordsiden af Banks Land.

Desværre kom M'Clure ud for nye vanskeligheder, idet isen i sommeren 1852 overhovedet ikke brød op, hvorfor skibet måtte forblive i Mercy Bugten. På en slæderejse i april 1853 nåede han Melville Ø, og her efterlod han i en varde en beretning om sin ekspedition. Denne blev i september s. å. fundet af et slædehold fra Kelletts skibe, der overvintrede ved sydkysten af samme ø. Mørketiden var imidlertid for fremskreden til, at Kellett turde udsende en slædeekspedition, først den 6. april oprandt den mindeværdige dag i polarforskningens historie, da mænd kommende fra Atlanterhavet skulle møde kammerater, der var startet fra Stillehavet. Situationen om bord på INVESTIGATOR var på det tidspunkt meget alvorlig. De

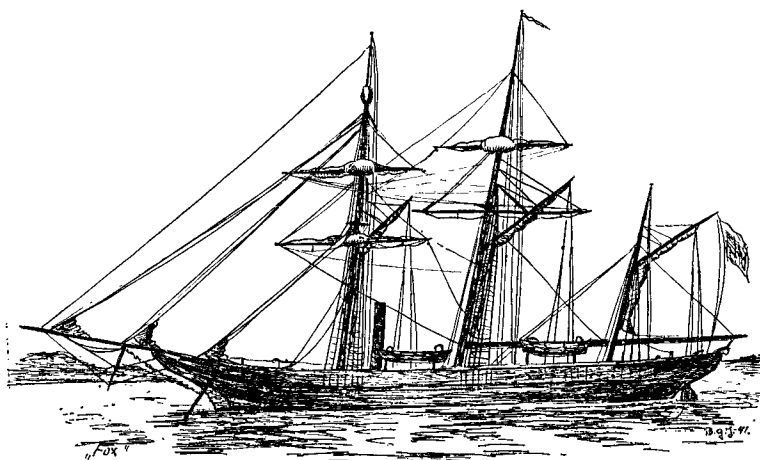
to overvintringer havde taget stærkt på besætningen, tiltrods for at en mængde vildt var nedlagt. Flere mænd lå syge af skørbug, en var netop død og endnu ikke begravet, og under disse omstændigheder havde M'Clure afholdt skibsråd. Det blev her besluttet at afsende 30 mand i april med slæder, halvdelen af disse skulle forsøge at nå frem til beboede egne ved Mackenzie River, mens det andet hold gennem Barrow Strædet og Lancaster Sund skulle prøve at nå de danske kolonier i Grønland. Med den således reducerede besætning, der krævede mindre proviantforbrug, ville M'Clure forsøge at få sit skib øst over ud gennem isen, for at den korte, men afsluttende del af Nordvestpassagen kunne blive tilbagelagt under egen køl.

Mens M'Clure gik med sin næstkommanderende og anstillede betragtninger over, hvordan man bedst kunne lave en grav i den hårdfrosne sne til en nylig afdød matros, fik han øje på et menneske, der rundede pynten og kom løbende over isen i vinterhavnen. Da de gik frem mod ham, sagde han: „Jeg er løjtnant Pim på RESOLUTE, Kaptajn Kellett ligger med sit skib ved Dealy Island.“ Med dette møde var M'Clures ekspedition reddet. Skibet blev senere forladt, og hele besætningen vandrede om end nødtvunget over til kammeraterne, efter at provianten var lagt i land til eventuel brug, hvis ENTERPRISE skulle anløbe området.

Fra kaptajn Belchers fire skibe, der også var udsendt 1850, startede adskillige slædehold uden at finde spor af Franklin; derimod var udbyttet i geografisk henseende betydeligt, da størstedelen af de undersøgte kyststrækninger hidtil var ukendte, og de forskellige slæderejser var så vel tilrettelagte, at de gensidigt supplerede hverandre. På de længste rejser måtte besætningsmedlemmerne trække slæderne, mens hundeslæder med stor fordel anvendtes, hvor der var tale om korte, hurtige rejser.

M'Clintock, chefen for INTREPID, havde foretaget den længste rejse ikke alene henset til tiden, men også til den gennemvandrede strækning, som var angivet at være 287 mil. De besværligheder, som mandskabet havde været udsat for, var overordentlig store, navnlig når tøvejr satte ind og dækkede isen, ofte med knædybt smeltevand.

Endnu før RESOLUTE (Kellett) og INTREPID kom ud af deres vinterhavn, modtog Kellett ordre fra Belcher om ikke under nogen omstændigheder at udsætte de to skibe for endnu en overvintring, og at besætningerne skulle møde ham ved Beechey Øen senest den 26. august. Kellett bestemte sig til ikke at rette sig efter denne ordre og bad derfor M'Clintock forsikre Belcher, hvor let det var at befri skibene, der havde tilstrækkelige forsyninger af proviant, samt at sundhedstilstanden hos besætningerne var sådan, at de kunne tage endnu en overvintring. Endelig fremhævede han, at det var ham stærkt imod at forlade de gode skibe, men M'Clintock kom tilbage med besked om, at ordren skulle følges.



»Fox«

Primo august 1854 kom ASSISTENCE (Belcher) og PIONEER (Osborne) ud af deres vinterhavn i Wellingtonkanalen, og da den sydlige del af farvandet var spærret af is, lod Belcher 3 uger senere også disse to skibe rømme, og besætningerne nåede næste dag Beechey Øen, hvor de gik om bord i NORTH STAR og PHOENIX, som allerede havde personellet fra INVESTIGATOR, RESOLUTE og INTREPID om bord.

Rømningen af så mange skibe, som med lethed kunne have været undgået, samt at der ikke var truffet kraftigere forholdsregler til sikring af ENTERPRISE's besætning, vakte ikke nogen god stemning for Belcher, der efter 4½ års fravær ankom til England den 28. september. Han blev imidlertid frikendt, dog uden at retten udtalte nogen anerkendelse af hans dispositioner. Medlemmerne af krigsretten frifandt kaptajn M'Clure i alle henseender og udtalte rosende ord om det kække mod og den iver, han havde lagt for dagen. Regeringen tilstod da også ham og hans besætning halvdelen af de for Nordvestpassagens opdagelse tidligere udsatte 20.000 £, og dronning Victoria hædrede ham kort efter ved at adle ham.

Som eksempel på isens lunefuldhed blev RESOLUTE den 10. september 1855 fundet af en amerikansk hvalfanger i Davis Strædet på ca. 66° n. bredde. Skibet blev ført til Amerika og her købt af regeringen, som lod det istandsætte for derefter at lade det føre til England som gave.

Captajn Collison, som i 1850 havde forladt Honolulu med ENTERPRISE dagen før M'Clures ankomst med INVESTIGATOR, nåede først Beringsstrædet i midten af august 1850, stod derefter nord på til 73° n. bredde, men forlod atter arktisk område primo oktober og gik til Hongkong, hvor han overvintrede. I april 1851 stod han atter til søs, holdt gennem Beringsstrædet og videre øst over og fandt på Princess Royal Øerne en af M'Clure lagt beretning om, at han i 1850 havde opdaget Nordvestpassagen. På grund af isforholdene søgte han en sydligere vinterhavn i Walker Bugt på Prince Albert Land, og efter at have foretaget adskillige slæderejser i vinteren 1851–52 stod han atter østpå til Victoria Land og overvintrede her i Cambridge Bugt i 1852–53.

I april 1853 afrejste Collison med slædehold til Victoria Land, og på tilbagerejsen fandt han en beretning fra Rae*, der allerede havde afsøgt stedet. Havde Collison vidst dette, ville han, som det først havde været hans agt, have besøgt Kong William Land, hvor han rimeligvis ville have fundet levninger fra Franklins ekspedition, og efter hvad han senere erfarede muligvis resterne af et af hans skibe. Isvanskeligheder her tvang Collison til endnu en overvintring.

ENTERPRISE kom i 1854 uden besværligheder vest over og passerede den 8. august Point Barrow, hvor han af amerikanske hvalfangere erfarede, at M'Clure og hans besætning var ført til England med NORTH STAR og PHOENIX sammen med besætningerne fra Belchers 4 skibe. Var Collison uheldig med hensyn til geografiske opdagelser, havde han til gengæld det held at bringe sit skib og mandskab, af hvilke kun 3 døde under det 3-årige ophold i polaregnene, i god behold tilbage til England efter at have foretaget den længste sørejse, som hidtil var udført i disse have.

I de gennem årene udsendte hjælpeekspeditioner deltog også en god dansk mand, Carl Petersen, som tolk og slædekører på 3 ekspeditioner, først med kaptajn Penny, der i juni 1850 ankrede op ved Upernavik med skibene LADY FRANKLIN og SOPHIA. Penny havde gennem det engelske admiralitet og Den kgl. grønlandske Handel erholdt tilladelse til, at Carl Petersen, såfremt han var villig, måtte deltage i denne ekspedition.

Efter adskillige isvanskeligheder i Melvillebugten anløb skibene Kap York for eftersøgning af Franklin, men da dette gav negativt resultat, fortsatte Penny mod Lancaster Sund. En undersøgelse på Beechey Island tydede på, at Franklin havde overvintret her i 1845–46, og i løbet af vinteren foretog Penny og Carl Petersen flere slæderejser uden at finde spor af ekspeditionen. Ved hjemkomsten til England skrev Penny i sin rapport, at „Carl Petersen under slæderejserne havde ydet megen nytte og saglig instruktion, og at hans personlige indsats havde afkrævet den største respekt og tilfredshed.“

* John Rae var skotsk polarforsker og læge i Hudson Bay Compagniet.

I juli 1853 lagde Carl Petersen ud påny som deltager i dr. Kane's ekspedition, der havde til opgave at trænge så højt op i Smith Sund som muligt for at søge efter Franklinekspeditionen. Det blev en i alle henseender ulykkelig ekspedition, langvarig og uden resultater. Ved Rensselaer Harbour på 78° 30' n. gik skibet i vinterkvarter, den nordligste havn et skib nogensinde havde overvintret i, og hvorfra ADVANCE aldrig skulle vende tilbage. Om vinteren herskede der megen sygdom om bord, fordi besætningen næsten udelukkende var henvist til salte provisioner. Af de ca. 50 hunde, man havde med, døde de 47, og dette hindrede i høj grad de planlagte undersøgelser.



Carl Petersen.

Da ethvert håb om at få skibet ud af isen i 1854 bristede, tillod Kane, at de af besætningen, der ønskede at forlade skibet, måtte søge deres redning, som de bedst kunne. 9 mænd besluttede derefter at gøre et forsøg på under Carl Petersens førerskab at nå Upernavik. Den 28. august forlod de ADVANCE, men i slutningen af september var de kun nået til et sted mellem Hval- og Wolstenholme Sund, hvor videre fremtrængen syntes umulig. Her tilbragte de 9 mand ca. 2 måneder under store lidelser, og kun ved eskimoernes uegennyttige hjælp lykkedes det holdet at nå tilbage til ADVANCE den 9. december.

Det var i det hele taget en sørgelig ekspedition, dårligt tilrettelagt, og hvor Kane og hans nærmeste hjælpere på den mest skændige måde misbrugte den tillid og store hjælp, som eskimoerne i Etah havde vist og ydet ekspeditionen. Med 2 slæder og 2 fartøjer – stadig hjulpne af de indfødte – lykkedes det omsider Kane og hans besætning efter 81 dages forløb at nå Upernavik i august 1855, hvorfra de med den danske brig MARIANE førtes til Godhavn.

Carl Petersen rejste derefter til Danmark på permission med sin familie, men hans ophold her blev ikke af lang varighed, idet Lady Franklin for fjerde gang ville bekoste udsendelsen af en ekspedition, og til chef for dampskonnerten FOX, som hun havde købt, udpegede hun kaptajn M'Clintock, der allerede havde deltaget i 3 tidligere ekspeditioner. Uventet fik Carl Petersen fra Det kgl. geografiske Sel-

skab i London opfordring til at stille sig til rådighed under FOX's forestående togt, og den 20 juni 1857 afrejste han til Aberdeen, hvorfra ekspeditionen skulle starte.

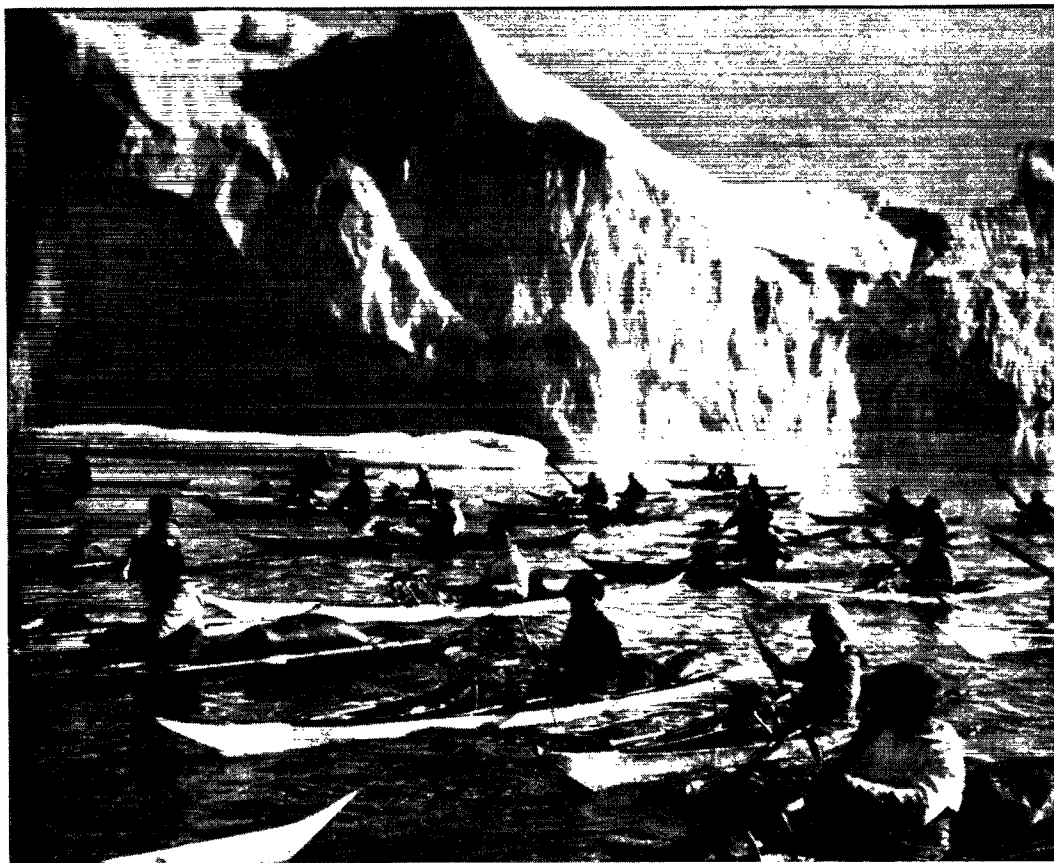
Efter anløb af Frederikshåb, Godhavn og Upernavik kom FOX i besæt i Melvillebugten, og i 242 dage drev skibet med isen sydover. Først den 26. april 1858, da FOX var udfør Godthåb, lykkedes det at slippe isens favntag, og efter at have anløbet Beechey Øen og her kompletteret proviantbeholdningen fra et depot, gik skibet i vinterkvarter ved Bellotstrædet.

I vinteren 1858–59 udlagdes depoter til støtte for slædeholdene, og da det var af største vigtighed snarest at træffe indfødte, for hos dem at indhente evt. oplysninger, foretog M'Clintock ledsaget af Carl Petersen den 17. februar en slæderejse til Boothia Tangen. Her traf de eskimoer, som var i besiddelse af genstande, der havde tilhørt Franklinekspeditionen. De erklærede, at de havde fået disse sager fra andre indfødte, der havde haft forbindelse med hvide mænd, som efterhånden døde på grund af sult under deres vandring sydover. Endvidere oplyste de, at et stort tremastet skib var sunket på vestkysten af Kong William Land. Nu havde man fået oplysninger, som kunne tjene en fortsat undersøgelse.

I april startede 3 slædehold under ledelse af M'Clintock og 2 officerer, og ved Kap Victoria traf han 2 eskimoiske familier, som fortalte, at et andet skib var sunket ved vestkysten af Kong William Land, og det var fra dette vrage, eskimoerne havde fået de fleste genstande, som de var i besiddelse af. M'Clintock gik derefter sydpå til Montreal Øen og derefter til østsiden af Kong William Land, hvor han traf indfødte, som også havde en del efterladenskaber fra den forulykkede ekspedition. De gentog overfor ham, at hvide mænd havde begivet sig sydover, men efterhånden styrtede under deres vandring.

Kort efter fandt M'Clintock en beretning fra sin næstkommanderendes slædehold, der havde haft mere held med undersøgelserne. Ved Victoria Pynt havde man fundet to beretninger fra Franklins ekspedition skrevet på samme papir, men på forskellige tidspunkter. Den ene beretning var nedlagt af en afdeling, som forlod skibene den 24. maj 1847, og heri meddeltes, at ekspeditionen første gang havde overvintret ved Beechey Øen og den følgende vinter 3–4 mil nord for Kong William Land, og alt var vel om bord.

Den sidste påtegning var tilført den 25. april 1848 og lød på, „at **TERROR** og **EREBUS** blev forladt den 22. April efter at have været i besæt siden den 12. September 1846. Ialt 105 Mand under Kommando af Kaptajn Crozier var landet her. Sir John Franklin døde den 11. Juni 1847, og Ekspeditionens Tab beløber sig til Dato til 9 Officerer og 15 Mand. Bryder op imorgen den 26. og går til Back's Fiskeflod.“ En stor mængde beklædningsgenstande og andre sager lå spredt omkring varden, som om man havde skilt sig ved alt, man mente at kunne undvære.



Nordvestgrønlandske fangere fotograferet i 1932.

Foto: Vogel-Sandau

Senere fandtes 2 ladte geværer samt nogle bøger, men desværre ingen dagbøger eller journaler, der kunne give yderligere oplysninger om ekspeditionens tragiske færd.

M'Clintock havde således bragt bevis for, at Nordvestpassagen først var opdaget af Franklin, og den 23. september ankom FOX til England med den triste efterretning om Franklin-Ekspeditionens skæbne.

Der skulle hengå endnu ca. 50 år, før det lykkedes at besejle hele Nordvestpassagen, og det blev Roald Amundsen, en af de stærkeste og mest ejendommelige skikkelser indenfor polarforskningen, en mand som i løbet af en lille menneskealder nåede alle de geografiske mål, som fremragende polarforskere forgæves havde kæmpet for i mere end 300 år: Nordvestpassagen, Sydpolen, Nordostpassagen og Nordpolen.

Han havde som 15-årig læst en bog om Franklinekspeditionen, og den gjorde et så stærkt indtryk på ham, at han stillede som mål engang at ville besejle Nordvest-



Nordvestgrønlandsk konebåd.

Foto: Vogel-Sandau

passagen. Efter at være blevet styrmand deltog han i de Gerlache's sydpolsekspedition, hvor han gjorde en fortrinlig indsats på BELGICA, og efter sin hjemkomst herfra købte han jagten GJØA, foretog et lille togt med den til ishavet, hvorefter han tog fat på at skaffe midler til sin første store færd.

Han vidste, at man gennem de mange eftersøgningsekspeditioner allerede havde et godt kendskab til farvandsområderne nord for det amerikanske fastland, og at det ikke ville være en sømandsbedrift blot at besejle Nordvestpassagen, hvor farvandene i hovedtrækkene var kendt, og han gjorde det derfor som ekspeditionens hovedformål, at undersøge jordmagnetismen omkring den magnetiske nordpol på Boothia Felix (ca. 70° n. br.).

GJØA var en jagt på kun 47 tons, forsynet med en kun 13 hk. motor, som under gunstige forhold kunne give skibet en fart af 3 knob. Når han bestemte sig for et så lille skib, var det på grund af dets ringe dybtgående og derfor skønnedes egnet til de smalle, isfyldte løb i lavvandet langs den arktiske kyst.

Besætningen var kun 7 mand, hvad der var en fordel, da GJØA skulle medføre proviant og anden udrustning for 4 år. I juni 1903 forlod GJØA Norge, og efter at

have anløbet Godhavn for indkøb af hunde samt Kap York for komplettering af beholdninger, fortsatte skibet sejladsen gennem Lancaster Sund, som nåedes den 20. august. Efter et kortere ophold ved Beechey Øen gik skibet medio september til ankers i Gjøa Havn på Kong William Lands sydside. Her tilbragte ekspeditionen omtrent 2 år med magnetiske observationer og slæderejser, under hvilke kortlægningen revideredes, og da der var mange vildrener i området, havde man et kærkomment supplement til den ellers noget ensformige konserverproviant.

Medio august 1905 fortsatte GJØA rejsen gennem Nordvestpassagen, og dagen efter stoppede man udfor en eskimolejr for at få forsyninger af frisk renkød, hvorefter skibet stod videre vestover. Endelig oprandt den store dag, da man den 26. august mødte skib, det var hvalfangeren CHARLES HANSSON af San Francisco, der stoppede op for at lykønske Amundsen og hans besætning, der som de første havde gennemsejlet Nordvestpassagen.

I GJØA var man nu meget optimistiske og mente, at sejladsen i isen nu omsider var overstået, men dette blev dog ikke tilfældet, for ved Herschel Øen mødte skibet tætpakket is og blev derfor tvunget til her at tage endnu en overvintring. Endelig i midten af juli 1906 kom GJØA fri af isen, rundede Point Barrow og stod den 31. august ind i Beringsstrædet, og hermed var Nordvestpassagen endelig gennemsejlet af det samme skib. Den 19. oktober ankom GJØA til San Francisco.

Overalt i verden blev denne sejlads betragtet som den store sømandsdåd, der hurtigt gav Roald Amundsen den velfortjente berømmelse. GJØA blev senere købt og sat på land i Golden Gate Park i San Francisco som minde om den berømmelige færd.