

PÅ SNESCOOTER TIL PEARY LAND

Af Eigil Knuth

Peary Land er ikke blot den nordligste del af Grønland, men det skyder sig med sine fjeldkyster nærmere Nordpolen end noget andet landområde på jorden. Det udgør en halvø på størrelse med Danmark (ca. 42.500 km²), fri af indlandsisen, og skilt fra nabolandene sydfor ved den 220 kilometer lange *Independence Fjord*, hvis isdække sjældent smelter om sommeren.

Godt halvandet hundrede kilometer inde i Independence Fjorden sender denne en smal sidegren, *Jørgen Brønlund Fjord*, ind mellem de peary-landske fjelde, og derinde ligger Peary Lands eneste eksisterende bygningsværk, *Brønlundhus*, som blev fløjet til sin plads pind for pind i 1948 og siden da har været udgangspunkt for videnskabelig ekspeditions-virksomhed på stedet og i oplandet.

Opbringning af mandskab og forsyninger til dette arbejde må ske gennem luften med hjullanding i maj måned enten på isen foran Brønlundhus eller på en lerslette med hård overflade ude ved munden af Brønlund Fjord. I begge tilfælde er forudsætningen, at der på forhånd sendes et mindre pionerhold til stedet for at afmarkere landingsbanen med flag og sikre radioforbindelse til flyet under dets landing.

Pionerholdets støttepunkt på vejen herhjemmefra er den danske vejrstation „*Nord*“, som anlagdes i 1952 på sydsiden af – og lige indenfor – Independence Fjordens brede indgang fra Polarhavet. Deltagerne i pionerholdet flyver til Nord sidst i april, og problemet er så blot, hvordan de derfra kommer videre med deres bagage til Brønlundhus, der i luftlinie ligger 230 km WNW for Station Nord.

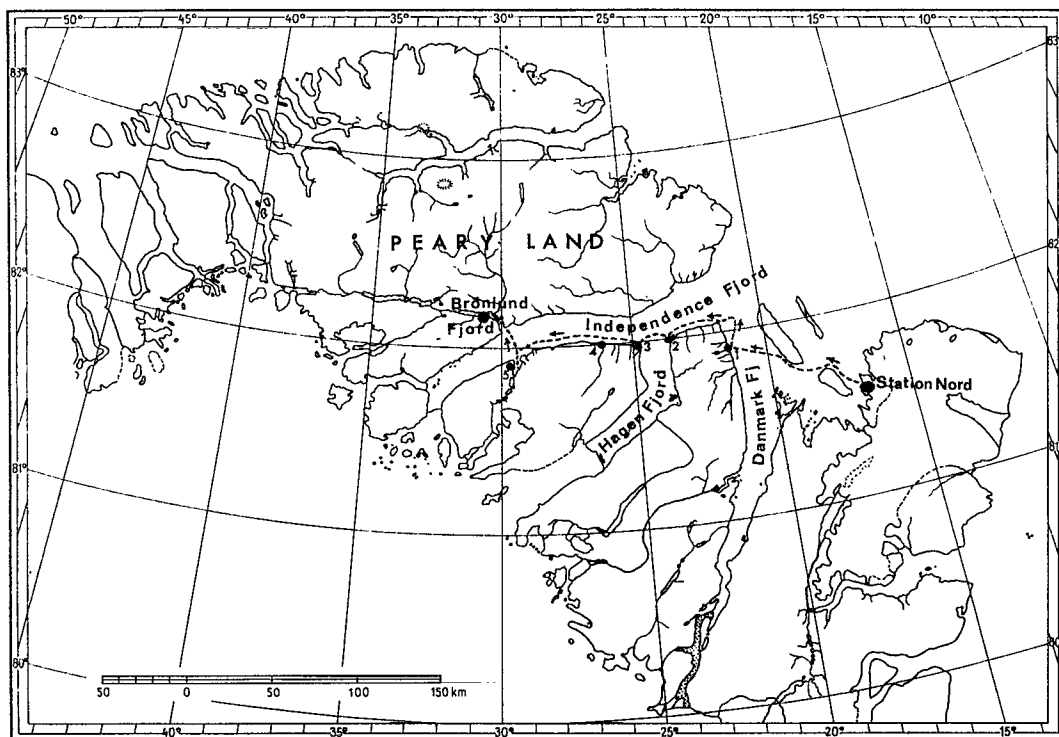
I 1963 skete det ved hjælp af hundeslæder på Independence Fjordens is. – I 1964 spadserede de 4 mand tilfods og trak hele udrustningen på pulke. I 1966 blev pionerholdet fløjet fra Nord til Brønlund Fjord af to private Cessna-fly, som ejerne stillede til ekspeditionens rådighed og endda selv styrede. Da den 5. og foreløbig sidste Peary Land ekspedition skulde afsted i foråret 1968, besluttedes det efter mange overvejelser at forsøge sig med en hel anden slags transportmiddel, idet vi af Hr. *Poul Ketner* fik overladt en snescooter eller såkaldt „Skeeter“, forsynet med en 16 HK „Evinrude“ motor. Og dette viste sig at være en umådelig heldig løsning.

Før vi forlod København, lod Poul Ketner på vores anmodning foretage en del ændringer ved køretøjet. Rummet under sædet fik fordoblet sin højde ved indføjning af en ekstra metalramme, hvorved vi sikrede opbevaringsplads for fotografiapparater, films, landkort, motorværktøj og andet, som skulde være nær ved hånden. En lille stålstang blev påmonteret i scooterens agterende, således at parkeringsstativet under kørslen kunde hvile på den og derved tjene som bagagebærer. Endelig fik vi ved bøjning af et forkromet stålrør layet en slædeopstander til anbringelse bag sædet, dels for at skaffe ophængningsmulighed til en slædesæk, dels for at man fik noget at gribe fat i, hvis man skulde løbe ved siden af skeeteren, eller hvis man i påkommende tilfælde skulde puffe til den, løfte dens bagparti eller røkke den fri.

Pionerholdet talte i 1968 kun to medlemmer, radiotelegrafisten og fotografen *Einar Gade-Jørgensen* og mig selv. Da vi medsamlet den beskrevne scooter befandt os på Station Nord 26. april, anede vi hverken hvor hurtigt, den vilde være i stand til at løbe, eller hvor meget brændstof, den vilde sluge. Samtidig lå der et temmelig nedslående brev til os fra to slædepatruljefolk, der 10 dage forinden var vendt tilbage fra et besøg med hundeslæder i Brønlund Fjord. Det meldte om store områder med isskruninger alle vegne i Independence Fjorden, og med hensyn til snescooter-projektet måtte de to underskrivere derfor mene, at det vilde være „noget risikabelt med så spinkelt grej.“

To dage efter vor ankomst til Nord bandt vi to tungtlastede pulke bagved skeeteren og foretog en prøvekørsel til den nærmeste ø, 13 kilometer borte. Vi kom hjem til Nord fra turen med følgende positive resultater: 1) Skeeteren havde virkelig formået at trække de to tungtlastede pulke i sne med delvis blød, delvis skavlet overflade. 2) Begge pulkene havde fulgt pænt efter hele vejen. 3) Skeeteren var til trods for sin tyngde sunket mindre dybt ned i sneen end en hundeslæde, d. v. s., at den ligesom pulkene „svømmer ovenpå“. 4) Gennemsnitsforbruget af brændstof lå på 1 liter pr. 4 kilometer, således at en beholdning på 100 liter skulde række for turen til Peary Land. 5) Skønt kulden lå på 23°, havde ingen af os frosset det mindste, hvoraf det fremgik, at vor påklædningsmæssige udrustning var god nok – i hvert fald i stille vejr.

Den 30. april forlod vi Station Nord og begyndte færdens til Brønlund Fjord med 250 kilo last på hver pulk plus vægten af skeeteren og os to passagerer, ialt vel omkring 1 ton. Eftersom vi ikke bevægede os i fugleflugtslinie, men gjorde mange omveje og afstikkere, blev turen på 290 km, som tilbagelagdes ved 6 dagskørsler med 5 mellemlejligheder. I 3 af disse lejligheder opholdt vi os 2 dage for at grave på højtliggende terrasser i ruiner, efterladt ikke mindre end 4000 år tidligere af indvandrere fra arktisk Canada, som hovedsageligt levede af at jage moskusokser. Hele rejsen varede 10 dage, og hvis man ikke kan få regnskabet til at stemme, er det, fordi der er tale om en tur langs den 82. breddegrad med konstant sol på himlen i 5 måneder,



*Afstanden mellem Station Nord og Brønlundhus
er 230 km eller 13° 49' svarende til en tidsforskel på 55 min. og 16 sek. Turen blev på 290 km
med følgende lejre: 1. Mylius-Erichsens oversomringsplads,
2. Kap Ludovika, 3. Kap Peter Henrik, 4. Neergaard Elv, 5. Astrup Fjord.*

og vore dagsrejser derfor i større eller mindre grad gjorde brug også af nattens timer. Det viste sig desværre hurtigt, at alt det onde, som brevet, vi fik på Station Nord, havde sagt om isforholdene i Independence Fjorden, var sandt nok. Selv havde jeg på tidligere ekspeditioner gennemkrydset fjorden både på langs og på tværs vel de 25 gange, og den havde altid budt på isskruninger og høje snefaner, som gav nok at bestille. Men i min hukommelse mindes jeg aldrig at have set isskruninger af så kaotisk karakter og så dominerende, både hvad hyppighed og arealmæssigt omfang angår, som tilfældet var på scooterturen i 1968.

Modsat al sædvane må meget store dele af Independence Fjorden have været brudt op i sommeren 1967. Samtidig må de to store, sydfra tilstødende fjorde, *Danmark Fjord* og *Hagen Fjord*, have været helt åbne, og frosten om efteråret indtruffen ved voldsom søndenvind og bølgegang op igennem disse fjorde. Ved udmundingerne i Independence Fjord blev mere og mere af dennes isdække hugget op og brudstykkerne skubbet over hinanden i alle hældningsvinkler, hvor frosten holdt dem i stilling,

mens den stivnede sidefjordenes vand bagved, indtil alle slagmarkens begivenheder var indesluttet og taget til fange som et højdramatisk øjebliksbillede.

Nordenfor Danmark Fjords og Hagen Fjords munding bredte slagmarkernes isskruninger sig over mindst 100 kvadratkilometer af isen i Independence Fjorden, og vanskeligheden ved at trænge igennem dem øgedes af høje snedriver, som de op-tårnede isflager havde foranlediget.

Ikke desto mindre viste vores skeeter sig som situationens herre og afslørede, at den – hvadenten det drejede sig om skrueis, blankis eller blødt snelag – var et bedre befordringsmiddel end en hundeslæde med hundene forspændt i vifteform.

Temperaturen var ved rejsens begyndelse 22°–25° under nulpunktet, men steg til ÷ 15° halvvejs fremme og ÷ 10° de sidste dage. Vi sad begge to på skeeteren under kørslen og skiftedes til at styre. Bagmanden hagede sig krampagtigt fast i føreren med den ene hånd, mens han med den anden holdt sit kompasspejl op i luften for at se, om påhængsvognene opførte sig ordentlig, og give alarm, når en af dem fik overbalance. I begyndelsen gjorde ingen af dem vrøvl, men efterhånden som de blev lettere på grund af vort brændstofforbrug, fandt den bageste pulk tilsyneladende fornøjelse i, hyppigere og hyppigere, at lægge sig om på siden i sneen.

I lejrene syslede Gade-Jørgensen omsorgsfuldt med justering af motoren og stramning af kæde træk. Vi havde derfor aldrig besvær med at få skeeteren startet efter en overnatning eller et par dages ophold, og maskineriet fungerede fortsat upåklageligt, til vi staldede køretøjet op på fodstøtten ved næste teltplads.

Inde i skrueisens junglekrat benyttede vi ryggene af de lange, paralleltløbende snefaner som køreveje. Vi brugte den trafik, at en af os gik i forvejen og trådte et vejledende spor ud og ind mellem isskodserne, mens skeeteren ventede. Forløberen tegnede store pile i sneen med støvlehælene, hvor der skulle drejes skarpt af for at slippe ned fra den ene fane og – gennem et hul med knudret blankis – skrå over til den næste. Skulde en høj vold tages på tværs, kravlede skeeteren ubesværet op af formuren og spadserede, takket være larvebåndets bremsevirkning, ligeså forsigtigt ned ad bagmuren. En hundeslæde ryger gerne ved sådanne lejligheder lige ud i luften og dumper ned med et brag.

Det hændte jo ofte, at forsøget på at trænge gennem skruningerne strandede, fordi vejen endte blindt. Så drejede vi vores skeeter 180 grader og fulgte sporet bagud igen til åbent terræn, hvor vi kunde skyde fart og nå frem i en stor bue til et mere lovende indkørselssted, og hvis heller ikke det duede, så til et tredje. Den slags omgående manøvrer vilde koste en slædekusk den halve dags arbejde. Skrueisen kalder han „baks“, fordi kørslen dør betyder, at han skal bakse med hundene for at få dem til at dreje snart tilhøjre, snart tilvenstre, hvorved de ustandseligt løber hver sin vej rundt om isstykkerne, så skaglerne sidder fast og slæden går i stå. Han puffer af alle



Foto: E. Gade-Jørgensen.

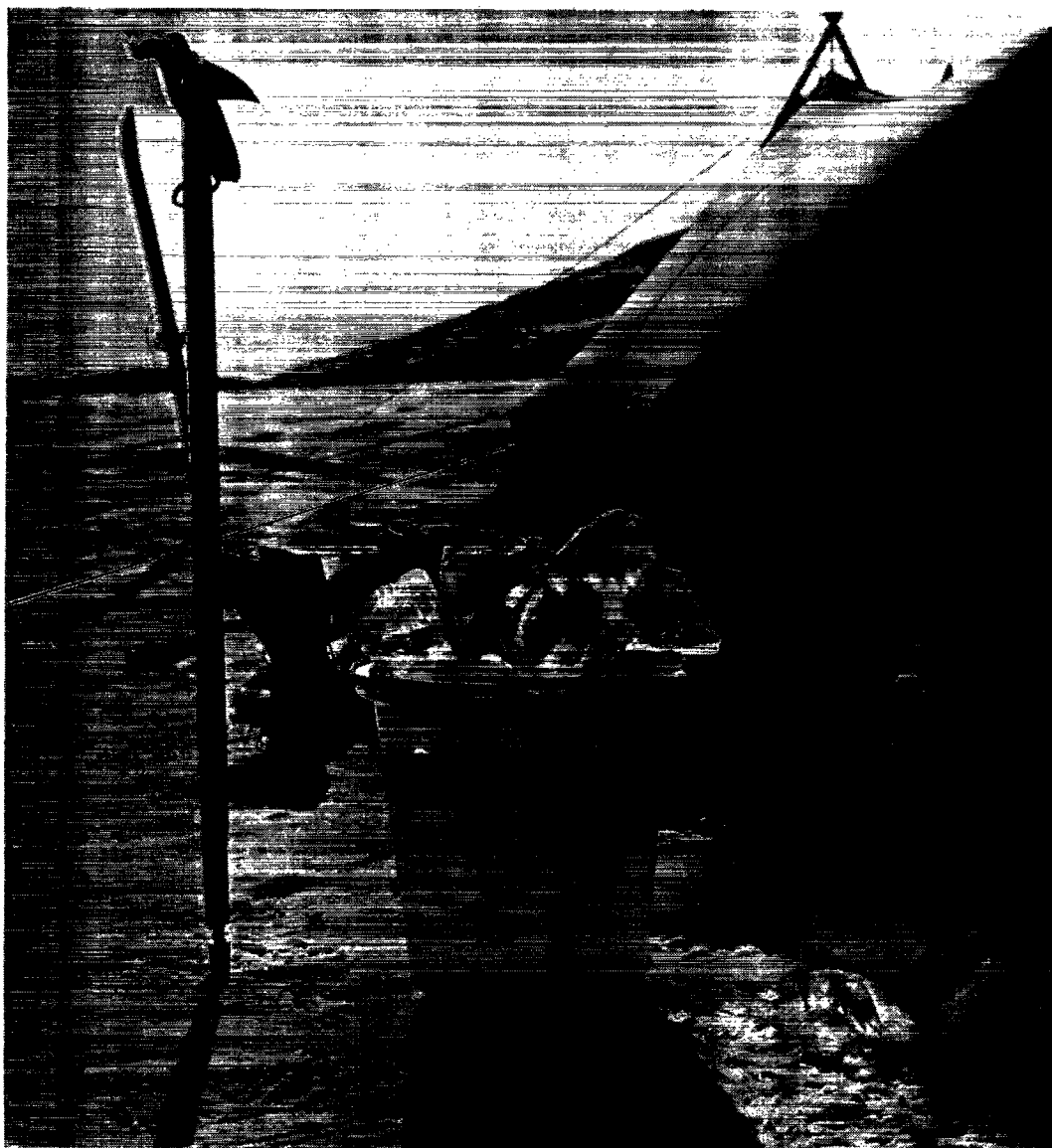
*Vi anløber et 19 år gammelt depot
fra 1. Peary Land Ekspedition på Kap Rigsdagen. Her blev Mylius-Erichsen, Høeg Hagen og Brønlund
set i live for sidste gang ved et tilfældigt møde med I. P. Kochs slædehold d. 27. maj 1907.*

kræfter til det tunge læs, – han råber og bander, – og når så endelig slæden begynder at røre på sig igen, synes førerhunden tiden er inde til at lette ben opad en isskodse.

Sådan noget udsatte skeeteren os aldrig for. Den adlød enhver ordre uden at lade sig forvirre, skiftede prompte kurs og slap smertefrit gennem de smalleste passager. Og selvom de ludende, skarpkantede isflager på begge sider gjorde situationen nok så kritisk, fortsatte motoren ufortrødent sin sang i samme glade rytme.

Alt i alt bestod hovedfordelen ved at bruge snescooter – som jeg også på forhånd havde antaget – deri: at selvom man skulle få besværligheder med den i mange timer eller i flere dage gennem skrueisen, så vilde man kunne vinde den tabte tid ind med renters rente ved at køre hurtigt på de steder, der tillod det. Og sådanne gunstige arealer vilde der ikke blot altid være, men med snescooteren havde man det rette middel til at nå frem til dem, hvor langt borte de end måtte ligge.

Fra hjørnet af Danmark Fjord til hjørnet af Hagen Fjord foregik kørslen på den lave, snedækkede kyst indenfor tidevandsrevnerne, hvor vi kunde holde en jævn fart



*Vor lejr nr. 3 på Kap Peter Henrik,
som er opkaldt efter Mylius-Erichsens far.*

Foto: E. Gade-Jørgensen.

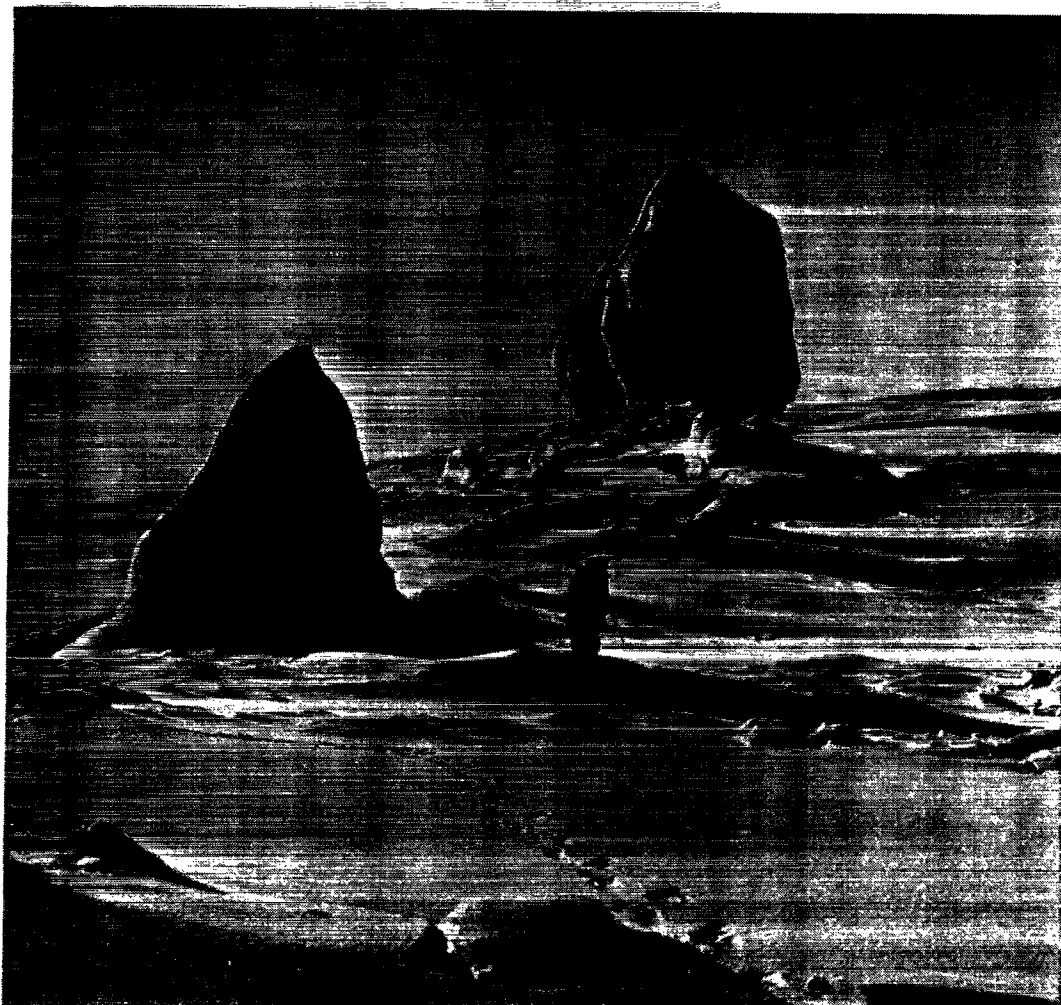
af 20–25 km i timen. Vi gjorde holdt ved alle de elvmundinger, hvis snefrie stenterrasser kunde mistænkes for at rumme gamle boplads-ruiner, og gav os god tid til at spadserere op og se dem efter. Når dette nævnes som noget bemærkelsesværdigt, er det atter, fordi modsætningsforholdet til betingelserne på en slæderejse spiller ind.



Foto: E. Gade-Jørgensen.

*Radioforbindelse
med Station Nord fra Kap Peter Henrik den 5. maj 1968.*

Dér stopper man desværre af forskellige grunde ikke op så ofte, som den arkæologiske samvittighed påbyder det. Dels, fordi man nødigt vil afbryde hundene, når de er godt i trav, – dels, fordi man selv er træt og gerne skulde nå frem til et bestemt sted inden aften, sådan som hensynet til rejseplanens gennemførlighed kræver det.



*Isfjelds-skulpturer
på Independence Fjord lidt øst for Neergaard Elv.*

Foto: E. Gade-Jørgensen.

Men med skeeteren eksisterede betænelighederne ved at gøre holdt ikke. Den indbød tværtimod dertil, fordi det var rart engang imellem at få rørt på benene og få varme i kroppen. Vi gik som sagt på ruinjagt, fandt også virkelig et par nye oldtids-bopladser, styrkede os med smørrebrød og en kop the fra thermoflasken og røg cigaretter. Hvorpå vi tøffede videre til næste stop, mens de grundstødte isfjelde tæt om styrbord dansede agterud, og vi kunde se de fjerne fjelde ved Brønlund Fjord blive dybere mørkeblå og mere skarpe i konturerne.



Foto: Eigil Knuth.

*På blankis-torvet
i en af Independence Fjordens abstrakte storbyer.*

Man følte det fuldt så behageligt som på en motorcykeltur udad strandvejen langs Øresund og kunde vanskeligt fatte, at man bevægede sig i jordens nordligste egn på den rute, hvor de første, hvide besøgende – *Mylius-Erichsen, Hagen og Brønlund* – 60 år i forvejen måtte kæmpe for deres liv, før de døde af sult og kulde.

De enorme, indefrosne isfjelde er Independence Fjordens største turist-attraktioner, der frembyder sig for beskueren som en overdådighed af abstrakt arkitektur og abstrakt gigantskulptur i alle kendte og aldeles ukendte stilarter. Mange af dem vilde

være selvskrevne til at anføres med 3 stjerner i en rejsefører over egnen. Men de vilde sætte rejsebogsforfatteren grå hår i hovedet, fordi de er mesterværker på en udstilling, der kun består eet eneste år, hvorefter hele sceneriet forsvinder og afløses af en ny, ligeså varieret og raffineret et-års „happening“.

På rejsens 8. dag, efter at vi havde forladt lejr nr. 4, førte kørslen os ud på milevide blankis-arealer, hvor vi fik erfaring for, at skeeteren også kunde trække og manøvrere på denne form for kørebane, — som vi senerehen i Brønlund Fjord vilde få rigeligt at gøre med. Når skeeteren her bestod prøven så godt, var det øjensynligt dens vægt, der gjorde udslaget i forbindelse med de ekstra gribestænger, der var indføjet i hvert 5. af larvebåndets led. Vi kørte vel henved 30 km i timen på blankisfladerne og benyttede os af succes'en til at gøre afstikkere til særlig lokkende isfjeldsformationer for at indfange dem med vore kameraer.

Hele vejen fra Station Nord havde vi haft klart solskin dag og nat, men på den sidste lejrplass i *Astrup Fjord*, aftenen før vi med stik nordlig kurs skulde styre tværs over Independence Fjord til munden af Brønlund Fjord, lukkede himlen til med et skytæppe. Vi var krøbet i soveposerne ved 3-tiden om morgenen, men da teltene kort efter indhylledes i tåge, og vi nødigt vilde risikere at blive indespærrede af dårligt vejr i dagevis, besluttede vi at give afkald på nattesøvnen og bryde op.

Luften og kørebanen var lige hvide, da vi kom ud på Independence Fjorden, og det sneede ganske let. Vi kunde hverken skelne isfjeldene eller isskruningerne, før de på 20 meters afstand løste sig med næsten ubestemmelige konturer ud af hvidheden. Ingen antydning af skygge i den ujævne sneoverflade gjorde det muligt at vide, om skeeterens forende i næste øjeblik vilde køre opad eller nedad eller bumse sidelæns ind i en drive. Følgelig måtte vi snige os frem i laveste tempo med alle vore 4 fødder slæbende henover terrænet, mens køretøjet slingrede som i krap sø, og dets pludselige krumspring gang på gang kaldte svedperlerne frem på vore pander.

Endelig så vi noget, der virkede som et drømmesyn, lige forude: Brønlund Fjord, med dens velkendte fjeldmure inde i midterløbet badet i solskin til velkomst! Vi nåede de store blankisflader omkring isfjeldene syd og sydøst for næsset ved munden, men blot for at blive stillet overfor nye vanskeligheder få hundrede meter fra kapet. Døren til paradiset var spærret af en isskrunings-barrière værre end nogen, vi tidligere havde mødt, fordi den var kemisk rensket for sne, som kunde danne broer gennem djævelskabet og skåne skeeteren.

I flere timer forsøgte vi at bane os vej, snart det ene sted, snart det andet, men alle vegne, hvor der syntes at være en passage, fandt vi overfladen brolagt med fastfrosne, stenhårde isbrokker. Der var intet andet at gøre end at lade stå til, skønt det skete med frygt for, at skeeteren, der ellers var sluppet helskindet fra alle prøvel-



Foto: E. Gade-Jørgensen.

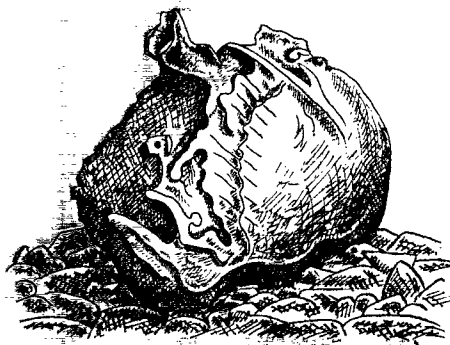
*Rejsens mål er nået,
og vi sidder på tærsklen til Jørgen Brønlund Fjord, – Kap Harald Moltke (Gade-Jørgensen t. v.).*

ser, nu skulde få sit knæk lige ved målet. Men da vi endelig var sluppet igennem og gav os til at studere skadens omfang, kunde vi blot konstatere, at det kære køretøj var lige så sundt og rask, som vi selv var.

Vi satte os med thermoflasken og smørrebrødspakkerne op på det snefrie hjørnenæs, *Kap Harald Moltke*, som er en høj af vindblæste sten, og lykønskede hinanden med den heldige gennemførelse af turen. Alt, hvad vi havde set af livstegn undervejs – foruden os selv gensidigt – var en lille flok moskusokser, et par lemmingspor og den lange række fodaftryk af en bjørn, som må have hørt vores motorbrummen på afstand og fundet det klogest at fortrække.

Billedet, som Einar tog af os på Kap Moltke, viser et par snavsede, hårrige og ubarberede lazaroner. Men da eksponeringen kniksede, følte vi os som verdens lykkeligste skabninger. Bag os lå Independence Fjord, hvid og abstrakt fra ende til anden, – „Uafhængighedens Fjord“, – et begreb! Til dette begreb knyttede sig de spændende oplevelser fra en rejse, som ikke blot havde været sport i ordets bedste betydning, men som havde ladet os være vidner til fænomener, ingen andre end vi havde set, og ingen andre nogensinde vilde få at se.

Og foran os havde vi perspektivet ind gennem Brønlund Fjord, som betød, at vi sad på tærsklen til en ny uafhængigheds-tilværelse med nye eventyr ved „Midsommer Søerne“, langt inde i landet. Fra vores udkigspost kunde vi lige akkurat ane deres tilstedeværelse formedelst en mørkeblå tone på de fjerneste, små fjeldtoppe.



Vindsleben kalksten på Kap Moltke.