

Den 2. tyske Nordpolar-ekspedition 1869–1870

Af Anders Odsbjerg

»Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870« – iværksat af dr. August Petermann, ledet af kaptajn Karl Koldewey – stod i mange år som en af de bedst tilrettelagte, bedst udrustede og mest resultatrige Grønlandsekspeditioner. Med slæde trængte Koldewey frem til 77° n.b. – det hidtil nordligst nåede punkt på Østkysten. På hjemrejsen opdagedes og kortlagdes den store Kejser Franz Josephs Fjord.

Ekspeditionen kom imidlertid ud for et alvorligt uheld: Mens Koldeweys eget skib, »Germania«, gennemførte issejladsen uden nævneværdige vanskeligheder, forliste ledsageskibet »Hansa«, ført af kaptajn P. F. A. Hegemann. Under dramatiske og farefulde omstændigheder lykkedes det med nød og næppe besætning og videnskabsmænd at redde sig til Sydvestgrønland. Ekspeditionen blev – både med hensyn til videnskabelige resultater og til menneskelig udholdenhed – en sejr for forskerviljens ukuelige indsats i det arktiske øde.

Der er i nærværende arbejde meget få kildehenvisninger, idet fremstillingen i alt væsentligt bygger på tre sammenhængende værker: »Die zweite deutsche Nordpolarfahrt in den Jahren 1869 und 1870 unter Führung des Kapitän Karl Koldewey« Bd. I (erzählender Theil), Leipzig 1873, Bd. II (wissenschaftliche Ergebnisse), Leipzig 1874 samt samme titel, »Volksausgabe«, Leipzig 1875, hvorfra artiklens illustrationer er hentet. Alle oversættelser er foretaget af forfatteren. For oplysninger takker jeg tegneren Jens Rosing, skibsfører Søren Thirslund, geolog A. K. Higgins og geograf Jens S. Fabricius.

Humblebæk i januar 1994.

Anders Odsbjerg.

I sidste halvdel af forrige århundrede var det tyske tidsskrift »Petermanns geographische Mittheilungen« nærmest pligtlæsning, hvis man ville holde sig orienteret om polare anliggender på højt niveau.

Tidsskriftets mangeårige redaktør og udgiver var geografen, dr. August Petermann (1822–1898) – oprindeligt teolog, men efter studier hos den berømte Berg-haus snart en af tidens fremmeste natur-

forskere. I hans »regeringstid« blomstrede ikke alene tidsskriftet, men også

Anders Odsbjerg, født 1943, er filminstruktør og forfatter. Har bl.a. skrevet og instrueret kortfilmene »Tolerance« om kriminelle i Grønland og »På 76° 46' nord« om vejrstation Danmarkshavn. Har skrevet bøgerne »Nordøstgrønlands Slædepatrulje 1941–45« og »Lauge Koch – Grønlandsforskeren«. Desuden artikler, kronikker m.v. Arbejder i øjeblikket på en bog om Nordøstgrønlands historie.

den af ham inspirerede og iværksatte tyske opdagelsesvirksomhed.

Det var rækken af ekspeditioner i kølvandet på Sir John Franklin's tragiske færd midt i forrige århundrede, der for alvor vakte den unge August Petermanns interesse for polarforskningen. Optændt af begejstring fulgte han Inglefield's, Kane's og Hayes's rejser og deres forsøg på gennem det »genåbnede« Smith Sund at nå frem til et åbent polhav – og dermed måske til selve polen. I et væld af engagerede artikler skildrede han planer og resultater – ofte kritisk og sarkastisk, men altid kompetent (jfr. Koch 1940).²

Modsat englænderne og amerikanerne troede Petermann ikke på eksistensen af »the open polar sea«.³ Det var endvidere hans overbevisning, at en mulig adgang til polen *ikke* skulle søges gennem Smith Sund, men i farvandet mellem Grønland og Spitsbergen, evt. i »landvandet« langs Østgrønlandskysten.⁴ Hans teori var nemlig, »at Grønland mod nord udstrakte sig til – og forbi – Nordpolen og videre til Wrangel Land på nordkysten af Sibirien« (Koch 1940, s. 58).

I 1855 blev August Petermann redaktør af »Mittheilungen«, flyttede fra sit midlertidige Englandsdomicil tilbage til Tyskland og søgte her at rejse en national stemning for et tysk engagement i polarforskningen – og dermed en interesse for egne teorier: »Det europæiske Nordhav indtil polen og de dertil hørende landområder ligger os nærmere end det indre af det sorte kontinent,« sagde han i et foredrag for tyske geografer i Frankfurt am Main den 23. juli



Dr. Petermanns forestilling om Grønlands geografiske udstrækning. Fra Koch 1940.

1865 (Peterm. Mitt. Ergänzungsband IV, nr. 16, 1867).

Et forsøg på at starte en ekspedition samme år til undersøgelse af strømforholdene mellem Spitsbergen og Novaja Semlja måtte af tekniske årsager opgives. Tre år senere (1868) erhvervede han imidlertid – sammen med kaptajn Karl Koldewey – en norsk sejlgat, »Grønland«, med hvilken Koldewey samme år foretog et sommertogt i havet ud for Nordøstgrønlandskysten og omkring Spitsbergen (»Den 1. tyske nordpolar-ekspedition«). Koldewey foretog oceanografiske undersøgelser og indhøstede værdifulde nautiske erfaringer.

Hjemkomsten fra togtet fejredes ved en middag i Bremen den 24. oktober, og her undfangedes ideen til en ny, storsti-

let ekspedition («Den 2. tyske nordpolarekspedition») til – som det hed – »den arktiske centralregion«. Kort tid efter forelå fra dr. Petermanns hånd »der rohe Umriss eines Planes« – en plan, der skulle iværksættes allerede næste sommer.

Planen

Ifølge dr. Petermanns første udkast skulle ekspeditionen bestå af *to* afdelinger, og dermed løse en dobbeltopgave:

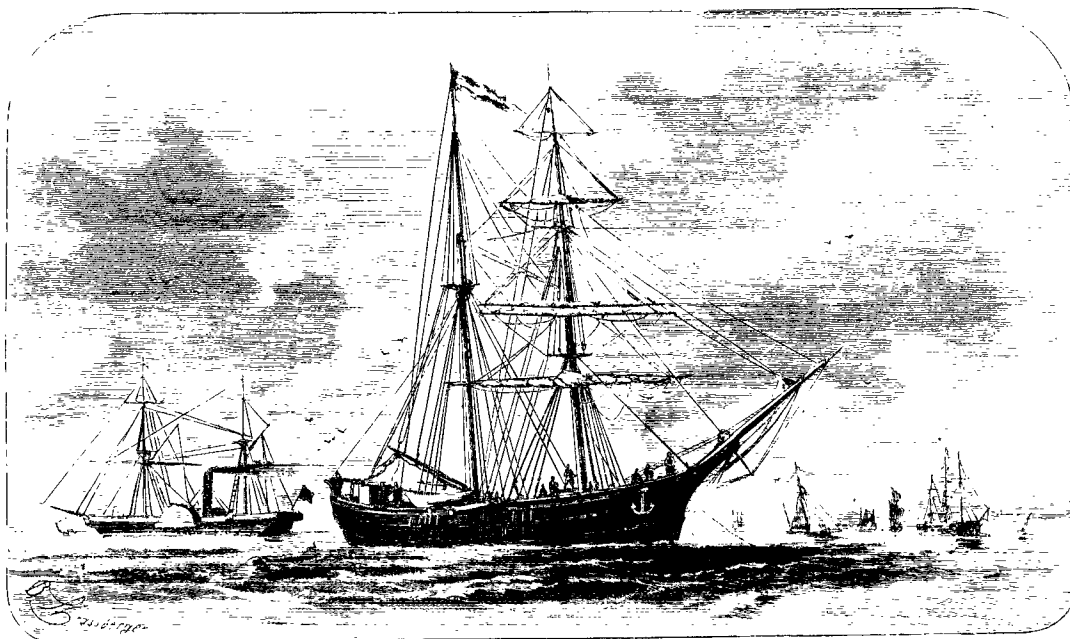
Et dampskib skulle sejle til Nordøstgrønland, udrustet til overvintring. Videnskabelige undersøgelser skulle foretages så langt mod nord som muligt.

Et andet dampskib skulle »ad en rute mellem Grønland og Novaja Semlja« forsøge at trænge frem til Nordpolen. Sejladsen mentes (jfr. Petermanns opfat-

telse af Grønlands geografiske udstrækning) at kunne foregå i landvandet langs Nordøstgrønlandskysten.

Af økonomiske grunde måtte planen reduceres, det ene skib – og dermed den ene opgave – måtte opgives. Koldewey ønskede primært at foretage en (tværvidenskabelig) undersøgelse af Nordøstgrønlandskysten, hvilket dr. Petermann bøjede sig for, idet han tilmed (8/3-69) udvidede denne plan:

»Ekspeditionen består af en ny, til formålet bygget skrudedamper og af sejljagten »Grønland«, skibet fra pionérrejsen i 1868. Formålet er opdagelse og udforskning af den arktiske centralregion fra 74° n. b. med basis på Østgrønlandskysten. »Grønland« fungerer som ledsage- og transportskib og hjemvender i efteråret dette år. Hovedskibets tilbage-



»Germania«.

komst vil – efter en tilsigtet overvintring – ske i det sene efterår 1870.«

Koldewey fik for alle eventualiteters skyld indføjet et alternativ: Hvis Østgrønlandskysten pga. ugunstige isforhold ikke var nået medio august 1869, skulle hovedskibet søge til Spitsbergen og ekspeditionen foretage undersøgelser der.

Et nationalt anliggende

For at skaffe publicity – og penge – tog kaptajn Koldewey på foredragstourné Tyskland rundt. Overalt vakte planen begejstring, og pressedækningen var enorm. »Det gælder om at åbne nye områder for tysk forskning; det gælder om at vise, at tyske søfolk er lige så dygtige, lige så dristige og lige så udholdende som deres kolleger i andre lande.«

I alle større byer dannedes komiteer, hvis hovedopgave var at rejse den fornødne kapital, idet det nu var besluttet at erstatte sejljagten »Grønland« med et større sejlskib, der ville være i stand til at fragte ekstra kul- og proviantforsyninger til hovedskibet, ikke mindst i tilfælde af, at dette blev nødsaget til at foretage mere end én overvintring. En række Bremen-købmænd indtrådte som sponsorer ved at garantere et beløb stort 10.000 Thlr. Det samlede ekspeditionsbudget var anslået til ca. 70.000.

Valget af ledsageskib faldt på den fem år gamle skonnert »Fulton«, der hidtil havde sejlet på Vestindien. Efter ombygning og solid isforhudning døbttes det »Hansa«.

Hovedskibet blev i lyn tempo bygget på Joh. C. Tecklenborgs værft i Bremerhaven og fik navnet »Germania«. Et

velbygget ishavsskib på 143 tons. Det var sejlførende, men til brug i isen udstyret med en 30-hestes dampmaskine, der gav det en topfart på omkring 5 knob.

Ekspeditionslederen Karl Koldewey, 32 år, blev »Germania«s fører. Som chef for »Hansa« udpegedes den 33-årige kaptajn Paul Friedrich August Hege-mann, nylig hjemvendt efter seks års sejlads i Beringsstrædet.

Videnskabelige instrumenter, udrustning og proviant blev af allerbedste slags. Ekspeditionen var – med dr. Petermanns ord »den bedst udrustede ekspedition i de sidste 300 år«. Nationen var med rette stolt. König Wilhelm af Preussen gav tilsagn om at overvære afrejsen.

Instruksen

Dr. August Petermann var som nævnt ekspeditionens initiativtager og videnskabelige »bagmand«. Hans instruks til kaptajn Koldewey – og dermed til de seks videnskabsmænd – bestod af 31 udførlige paragraffer.

Ekspeditionen var tværvidenskabelig, men lagde hovedvægten på *geografiske* nyopdagelser. Øverst på »ønskesedlen« stod »løsningen af det såkaldte polarspørgsmål« samt kortlægning og udforskning af Nordøstgrønlandskysten fra det af kaptajn Clavering nordligst nåede punkt på 75°14' n.b. og så langt som muligt »nordpå mod Beringsstrædet«.

»Polarspørgsmålet« angik – som det hedder – »Nordpolens natur og naturen af de tilstødende dele af ishavet«. Dr. Petermann ønskede opklaret, om Nord-



Kaptajn Karl Koldewey.

polen var omgivet af tæt pakis eller af et »isfrit, for egnede skibe bestandig farbart hav«.

Som et kuriosum kan det nævnes, at dr. Petermann anså en overvintring i Nordøstgrønland for en forholdsvis let sag: »Det er en grundløs antagelse at formode stor vinterkulde,« skrev han i instruksens § 12. Begrundelsen for denne antagelse var »den indflydelse, som det til så høje grader opvarmede nordatlantiske ocean udøver på alle de lande, hvis kyster det beskyller.« Han henviste desuden til de meget ringe kuldegrader, der målttes ved den meteorologiske station i Akureyri. Så forskellig derfra kunne Nordøstgrønland ikke være!

Afrejsen

Den 15. juni kl. 3 eftermiddag 1869 stod »Germania« og »Hansa« ud fra havnen i

Bremerhaven. Kongen af Preussen, grev Bismarck, repræsentanter for hær og flåde og for tysk videnskab deltog i ceremoniellet. Ekspeditionsdeltagerne gjorde sig forståelige bekymringer: »Vil vi komme tilbage igen? Vil der være fred i Tyskland, når eller hvis vi kommer hjem?«

Ved udfarten af havnen skete et lille uheld, som mere følsomme sjæle end tyske søfolk ville have hæftet sig ved: slæbetovet mellem bugserbåden og »Hansa« brast. I ekspeditionsberetningen skrev kaptajnen: »Havde vi været overtroiske, ville vi deri kunne have set en ildevarslende forudsigelse; men den hos søfolk af alle nationer ellers så veludviklede svaghed manglede hele vores besætning ganske.«

Den første del af turen

Som på alle sørejser var måltiderne dagens højdepunkter: »Spisekortet for vores middagsbord bød på nogen afveksling,« skrev Koldewey i rapporten. »Efter suppen fulgte steg eller kød med kartofler og gemyse og desuden to gange om ugen – søndag og torsdag – en rosinsbudding med vinsauce, bouillon med ris eller julienne, vinsuppe, mælkesuppe, byg-, ærte-, bønne- og kartoffelsuppe – frisk kød, konservered boiled beef, røget kød, corn-beef, saltkød og saltet flæsk – grønkål, rosen- og savoykål (komprimeret), grønne ærter, gulerødder og asparges i form af konserver såvel som gule ærter, hvide og brune bønner. Dertil fik vi i den første tid to flasker vin.«

Blandt »Germania«s videnskabsmænd og officerer var det største praktiske problem – tobaksrygningen. »Der



Nordkaper.

»Nordkaper« lyder den originale billedtekst fejlagtigt. Billedet forestiller en spækhugger.

var nemlig hos os det ellers i Tyskland usædvanlige forhold, at vi havde tre storrygere og tre passionerede ikke-rygere; den syvende erklærede sig neutral.« Problemet klaredes ved at erklære rygeforbud i salonen fra middag til en times tid før aftensmad. Rygerne henvises i denne periode til at nyde en »dæks cigar«.

Efterhånden som skibene nærmede sig koldere og dermed mere ukendte egne, gik videnskabsmændene igang med deres undersøgelser. Havtemperaturer, -strømme og -dybder måltes. Zoologerne fik travlt med registrering af fugle- og dyreliv. Særlig opmærksomhed tiltrak spækhuggeren (*Delphinus orca* Fabr.) sig.⁵ Som noget helt nyt medførte ekspeditionen fotografisk udstyr, og talrige billeder blev taget af den karakteri-

stiske rygfinne, der som et sværd skar sig igennem havoverfladen. Også talrige ringmærkninger af fugle blev foretaget.

Det meste af vejen lykkedes det de to skibe at følges ad. Var der vindstille, startedes »Germania«s maskine, og et slæbetov sattes i »Hansa«. »Med et damptryk på 40 pund var vi istand til at slæbe »Hansa« mod dønningerne med en fart af 2½ knob, hvilket syntes fuldkommen tilstrækkeligt til vores formål,« skrev Koldewey.

Isen

Ved Jan Mayen mistede skibene i tæt tåge kontakten med hinanden. Seks dage senere, den 15. juli, nøjagtig en måned efter afsejlingen fra Bremerhaven, nåede de – uafhængigt af hinanden – iskanten, »Germania« på 74° 47' n. b.,

11° 50' v.l. – »Hansa« på 74° 57' n.b., 9° 4' v.l. Efter instruksen påbegyndte »Germania« – stadig i tåge – eftersøgningen efter »Hansa«.

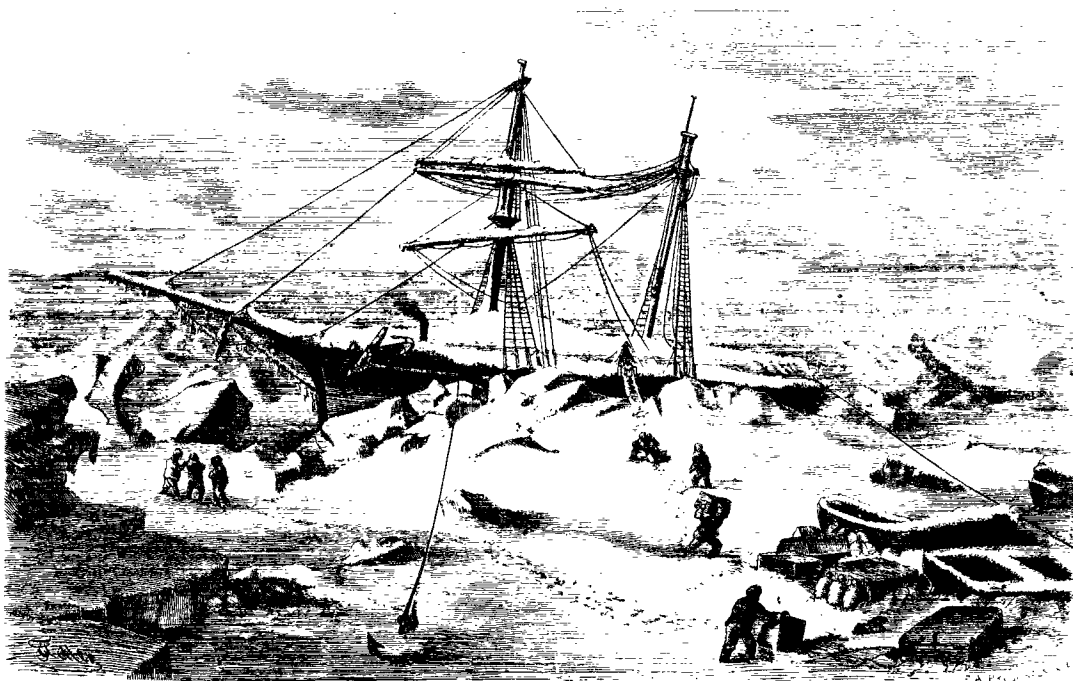
Den 18. om morgenen lettede tågen. Fra »Germania«s tønde sås et sejl i nordøst: »Hansa«. Tolv timer senere nåede skibene hinanden. Da gensynsfesten på »Germania« endelig sluttede, »rakte vi glade og fulde af forhåbninger til fremtiden hinanden hånden.« Begge skibe satte kursen mod sydvest langs iskanten.

Den 20. kl. 11 formiddag hedder det i »Germania«s journal: »»Hansa« befandt sig nogle mil fra os til luv, og da kaptajnerne endnu engang ønskede at rådslå, og da vejret tillod, at der læssedes kul fra »Hansa« til »Germania«, hejste vi signal

til, at de skulle komme på prajehold.«⁶ Signalet blev imidlertid i det uklare vejr misforstået af kaptajn Hegemann, der satte mere sejl og forsvandt i den nu tiltagende tåge, uden at »Germania« kunne følge. Herom skrev kaptajn Kolde-
wey: »Således havde altså en skæbnesvanger misforståelse skilt de to ekspeditionsskibe – og tilmed for bestandig.« En overtroisk sjæl kunne passende have sendt en »bagklog« tanke til det bristede slæbetov i Bremerhaven en måned tidligere.

»Hansa« alene i isen

Otte dage efter adskillelsen fra »Germania« skrev »Hansa«s skibslæge, dr. Buchholz, i sin dagbog:



»Hansa« i besæt i isen.



Kaptajn P. F. A. Hegemann.

»Vi begynder at blive forstemte over vores viderværdige tilstand. Den stærke sydvesten*strøm* og den vedvarende nordøsten*storm* fortsætter os daglig 10 sømil mod syd. At nå land et passende sted er der ikke mere udsigt til.«

Dr. Buchholz' pessimistiske spådom skulle desværre gå i opfyldelse. At nå land på en forholdsvis sydlig position havde der nok været mulighed for. Men kaptajn Hegemann, der nu stod med eneansvaret for »Hansa«, var iflg. dr. Petermanns instruks, § 16, forpligtet til at søge mod nord følgende »Germania«, hvis ekstra kulforsyning det medførte.

Trods gentagne forsøg lykkedes det ikke kaptajn Hegemann at trænge sig frem. Som efteråret nærmede sig, forværredes isforholdene, og i slutningen af september stod det klart for kaptajn og besætning, at en overvintring i drivisen – med eller uden skib – var uundgåelig.

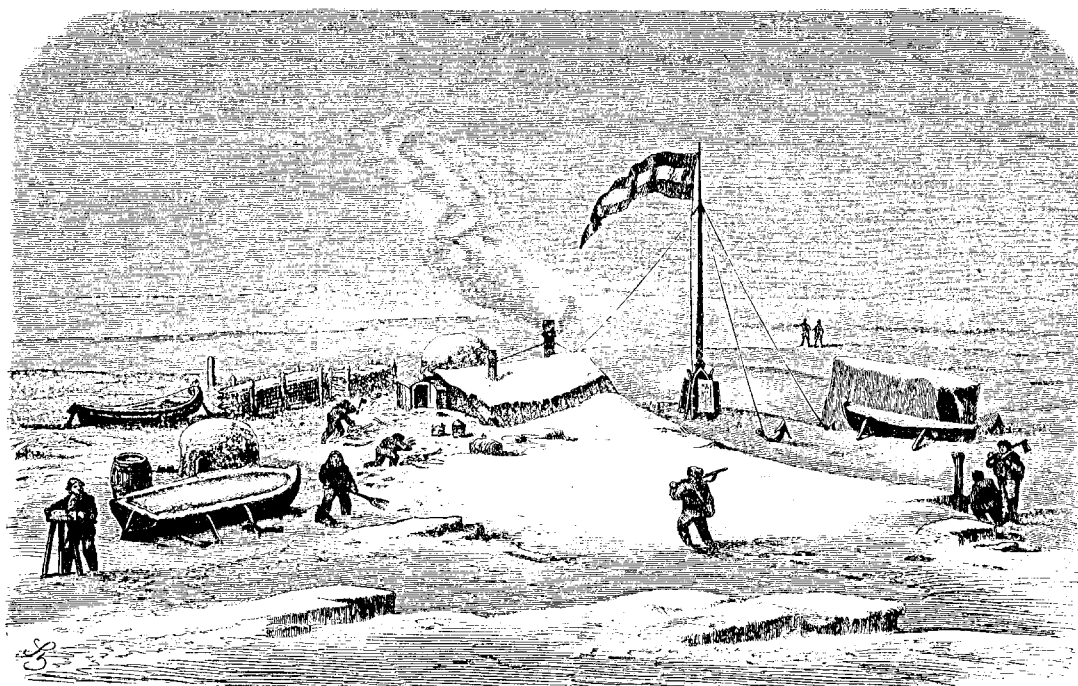
Naturligvis ønskede alle at kunne forblive ombord på »Hansa« for måske hen i februar at kunne komme fri af isen i nærheden af Island. En mulighed var også med bådene at søge at redde sig til Sydvestgrønlands eskimobopladser. Sikrest ville det dog være, mente man, at bygge et overvintringshus på isen og dermed have et alternativ, hvis skibet skulle blive skruet ned.

Den 27. september påbegyndtes husbygningen. Natten mellem den 21. og 22. oktober sank »Hansa« på positionen 70° 52' n. b., 21° v. l. – 1½ tysk mil fra Liverpool Kysten. Mens alt »nødvendigt« blev reddet, gik de videnskabelige samlinger, de allerede optagne fotografiske plader samt alt kameraudstyr tabt. På isen kæmpede skibslastens rotter en umulig kamp mod kuldedøden.

Kulhuset

Overvintringshuset var kaptajn Hegemanns opfindelse og konstruktion. Som »mursten« anvendtes kullene, som ikke var blevet afleveret til »Germania«, men nu alligevel kom til god nytte. De viste sig at udgøre et fortræffeligt byggemateriale. De sugede fugtigheden til sig og holdt på opholdsrummets varme. Som »mørtel« anvendtes sne og vand. Huset blev 20 fod langt og 14 fod bredt – stort nok til at rumme de 14 mand, der nu skulle tilbringe vinteren »som Vor Herres egne passagerer«, som ekspeditionens geolog, dr. Laube, udtrykte det.

Alle fandt vinterhuset hyggeligt og bekvemt, og den daglige tilværelse kom til at forme sig nogenlunde som på skibet – en rytme, som søfolkene kendte og



Kulhuset på isflagen.

befandt sig godt ved. Uheld og sygdom forskånedes de stort set for. Et enkelt tilløb til skørbug blev kureret i starten. Den medbragte proviant var udsøgt og velegnet til formålet. Lidt kostforandring fik de i form af hvalros og bjørn.

Mens søfolkene forrettede praktiske gøremål som madlavning, reparation af tøj og materiel mv., havde også videnskabsmændene deres dagsprogram: meteorologiske, astronomiske og oceanografiske målinger. Livet var enkelt, og trods den konstante fare giver dagbøgerne da også generelt udtryk for tilfredshed og optimisme.

Julen, som alle havde set hen til både med længsel og bekymring, blev en rolig og hyggelig fest. »I stille højtidelighed fejrede vi julen,« skrev dr. Laube i sin dagbog. »Hvilke tanker, der rørte sig i os – vel de samme hos os alle – nedskriver

jeg ikke. Hvis denne jul bliver den sidste, vi oplever, så var den dog skøn. Men bliver en lykkelig hjemrejse os beskåret, så vil den næste blive en endnu skønnere fest; Gud give det!« »Is, fjelde og tusinder af funkende stjerner. O, du vidunderlige, spøgelsesagtige nordiske nat«, skrev en matros.

Uvejr

I midten af januar gik det galt. Under et forrygende uvejr revnede isflagen, og huset blev ødelagt. I fem nætter måtte de 14 forkomne ekspeditionsfolk sove i bådene, inden et nyt og mindre hus kunne rekonstrueres af det gamles rester. Denne oplevelse og den følgende tids storme og isskruninger påvirkede naturligvis alle. I ekspeditionsrapporten skrev kaptajn Hegemann:

»Overfor gods og ejendele er vi nu blevet meget ligegyldige. De værdifuldeste bøger bliver revet i stykker til de mest ligegyldige formål. Vores salon-spejls guldramme er for længst blevet brugt som brænde, glasset smidt væk. Strømme af petroleum og alkohol sendes ind i ovnen; pakker med tobak leverer et glimrende opvarmningsmiddel. Hvad nytte kan vi have af vores krudt? – hellere fyre det af som fyrværkeri – for fornøjelsens skyld, for at fordrive ked-somheden! Kun én tildragelse, som indtrådte i begyndelsen af marts, bedrøver os meget; vores dr. Buchholz, som ellers hidtil har vist sig modig og beslutsom i farefulde stunder, er blevet tungsindig, og det har udviklet sig til en nervesygdom, som han først overvandt efter hjemkomsten.«

I bådene

Den 7. maj om morgenen viste der sig til alles overraskelse åbent vand i retning mod land. En stiv sydosten havde i løbet af natten sat isen i bevægelse. Middagsobservationen angav deres position til 61°12' n.b. – 8' *nordligere* end dagen før. Tidspunktet var inde til at søge land. 195 dage havde de tilbragt på isflagen. Passet den daglige rutine, fundet sig til rette med forholdene, men alligevel levet i en stadig angst for fremtiden. Kaptajnens beslutning om at gå i bådene vandt alles bifald. På tre timer var alt pakket og klargjort. I ekspeditionsrapporten hedder det:

»Klokken var henimod 4 eftermiddag, da vi under et trefoldigt hurra gik under sejl. Mandskabet var fordelt i de tre både på følgende måde: Hvalbåden,



Vinterstemning på »Hansa«s dæk.



Båden »Bismarck« klargøres.

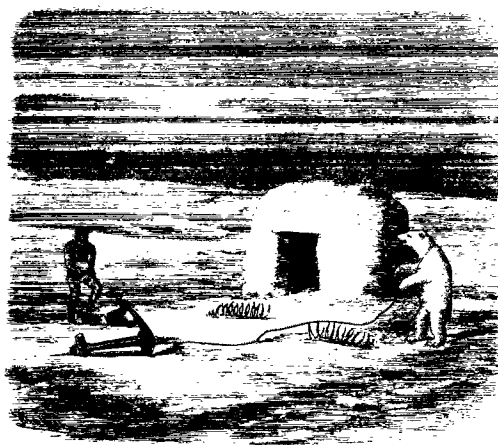
ført af kaptajn Hegemann, medførte de to lærde, kokken og de to matroser Philip Heine og Bernhard Gätjen. Båden »Bismarck« blev kommanderet af 1. officer Hildebrandt; under ham stod de to matroser Paul Tilly og Heinrich Büttner. Den store båd, »König Wilhelm«, kommanderedes af 2. officer Bade, og som matroser fungerede tømmersmanden Wilhelm Böwe, Fritz Kewell, Max Schmidt og Konrad Gierke. Vi sejlede til kl. 9 aften, i begyndelsen langsomt, så, efter at vi havde fået alt bedre stuvet, hurtigere, så at vi, da vi gjorde holdt ved en isflage, havde tilbagelagt 7 sømil mod land.«

I over en måned kæmpede søfolkene mod uvejr og is, og til sidst også mod sult. Proviantbeholdningerne var ved at være opbrugt, og dagsrationerne måtte skæres ned til det minimale. Beständig håbede de på at møde grønlandske fangere. Det viste sig senere, at de rent faktisk flere gange var blevet observeret af grønlændere, uden at disse havde givet sig til kende. Dr. Laube skrev: »Alle grønlændere har en stor frygt for de

mennesker, der lever på Østsiden højt mod nord, og som efter deres mening er kannibaler. Denne forestilling kan vel være et levn fra urgamle nordbosagn (sml. også Graahs meddelelser over dette punkt). Man tænke sig blot, hvordan vi i vores både – aldrig tidligere sete fartøjer – kommende fra nord langs kysten må have taget os ud. Må det ikke have indjaget de ængstelige og overtroiske grønlændere frygt? Må vores udseende ikke nødvendigvis have jaget dem på flugt?»⁷

Mod beboede egne

Den 10. juni mente ekspeditionen at befinde sig i Prins Christians Sund. Stedsbestemmelsen viste 60° 4' n.b. »Iflg. denne befandt vi os altså ikke i Prins Christians Sund, men nogle sømil sydligere«, hedder det i rapporten. »Graah's kort, som ellers havde angivet kystens forløb temmelig nøjagtigt, havde desværre mere end én gang skuffet os mht. geografisk position. For en frisk



Isbjørn som lænkehund.

brise sejlede vi 12 sømil ind i det formodede sund, men fandt det da lukket af fjelde (Felsen) og kom ved at bestige et højdedrag til den slutning, at vi befandt os i en fjord, ikke et stræde (Meeresstrasse). Så måtte vi da vende om.«

Det viste sig senere, at de faktisk havde været i Prins Christians Sund, men at dette var spærret af is. I stedet fandt de en »genvej«, som de selv betragtede som en »opdagelse«, men som var velkendt af lokale beboere (brødremenigheden i Frederiksdal). Tre dage senere nåede de frem til huse og mennesker. Dr. Laube slutter sin dagbogs første del med et overstrømmende, men i høj grad forståeligt, glædesudbrud, en hymne til det genvundne liv:

»Hvem er vel i stand til at forstå, hvad vi »Hansa«-mænd følte, da husene på stranden derovre vinkede os i møde. Efter en ud over alle grænser eventyrlig færd på en drivende isflage midt i polarvinteren, dagligt, ja time for time, ventende på undergangen – efter en farefuld rejse gennem isen med den sikre sultedød i udsigt, hvis ikke redningen snart kom – efter møje, rædsler og afsavn, så vinkede selve livet den forsvundne, den levende begravede i møde. Muhammedaneren, der efter en lang pilgrimsfærd ser Mekkas hvide mure, den fromme valfartsrejsende, der endelig ser Den evige Stad foran sig, ingen af dem kunne have følt en højere lykke end »Hansa«-mændene ved synet af Frederiksdals hytter. Kun den, som i lange dage har ligget på sottesengen, som ved lægens alvorlige mine og ved egen følelse af svaghed har følt katastrofens nærhed, men som nu for første

gang atter kan glæde sig ved i det milde solskin at få livet tilbage som gave, kun den alene kan føle, hvad vores hjerter følte hint øjeblik den 13. juni.«

Blandt landsmænd og grønlandere

»Das ist die deutsche Flagge! Das sind unsere Landsleute, willkommen, willkommen in Grönland!«

Ja, festligere kunne det vel ikke være. Efter 195 dage på en drivende isflage og 38 dage i åbne både blev de 14 forkomne, men lykkelige ekspeditionsfolk modtaget – af *landsmænd*. På deres *modersmål*. Missionærerne Gericke og Starik ved den herrnhuttiske brødremenighed ved Frederiksdal tog imod med åbne arme og sørgede for alt fornødent.

Også grønlanderne, der nu erfarede, at det ikke drejede sig om farlige kannibaler eller mytiske åndevæsener, tog imod på det hjerteligste. Gennem de tre uger »Hansa«s besætning opholdt sig i Sydvestgrønland opstod på mange bopladser nære kontakter og gode venskaber mellem tyskerne og de altid gæstfri grønlandere.

Dr. Buchholz, der fortsat var syg, skulle udover at være skibslæge også have fungeret som ekspeditionens etnograf og antropolog. I hans sted måtte geologen, dr. Laube, træde til. Og det lykkedes ham virkelig at gøre mange fine iagttagelser vedr. grønlandernes sociale liv, familiemønstre og materialkultur/fangstmetoder. Også blandingen af grønlandere og danskere optog ham meget: »Jeg havde lejlighed til at lære efterkommerne efter en dansk familie (4. generation) at kende – de var ganske og aldeles blevet grønlandske. Tager man

hensyn til denne på så kort tid opnåede forvandling, så kan man vel ikke mere undre sig over, at Hans Egede ved sin ankomst til Grønland ikke fandt spor af sine for århundreder siden forsvundne norrøne landsmænd. De må i tidens løb være gået op i den indfødte befolkning.« Løvrigt beskæftigede dr. Laube sig også med nordboruinerne, som han i København havde forsket ivrigt i. I det hele er det bemærkelsesværdigt, at beskrivelsen af oplevelserne i de tre uger i Grønland fylder næsten halvdelen af ekspeditionsrapportens ialt 150 sider. Af pladsmæssige hensyn er det umuligt i dette arbejde at gå nøjere ind på de ofte meget interessante beskrivelser, der forekommer – iagttagelser, som måske kun den helt udenforstående var i stand til at gøre.⁸

Kolonimagten

Den gæstfrihed og hjælpsomhed, som »Hansa«-folkene mødte overalt hos grønlænderne og i brødremenighederne, fik desværre sit lidt ubehagelige modstykke i konfrontationen med den danske kolonimagt, det ubestridte »herrefolk« i datidens Grønland.

Straks efter ankomsten til Frederiksdal havde ekspeditionsfolkene fået oplyst, at Handelens skib, briggen »Constance«, efter kort tid skulle hjemgå fra Julianehåb. Efter den første kontakt til kolonibestyreren (J. G. Kursch⁹) begyndte vanskelighederne. Fra starten mente denne, at en sådan transport var udelukket. Et personligt møde mellem kaptajn Hegemann, dr. Laube og kolonibestyrer Kursch skal her refereres efter ekspeditionsrapporten:

»Denne (kolonibestyreren, forf.)

modtog os med kold afmålthed, syntes knap nok at holde det for nødvendigt at byde os til sæde; han var uvillig til overhovedet at tale med os. For os fik samværet mere karakter af et forhør end af en samtale, og hr. kolonibestyrerens eneste kommentar til vores beretning var nu og da et kort, men meget bestemt: »Det tror jeg ikke på.« Så fulgte spørgsmålet, om vi nu også havde proviant nok til hjemrejsen. Kaptajnen svarede, at vi i den henseende måtte være henviste til vores gæsteverner, og at vi håbede at kunne forsyne os i kolonien. Hertil svarede den strenge herre: »Hvis De har gode danske kroner på lommen, så kan De hos mig købe alt.« I overensstemmelse med skik og brug, og vel også fordi der var andre rejsende gæster til stede, blev vi budt et glas vin. Endelig ansøgte vi om et logi til vore kammerater, der stod ude i regnen. »Dem har jeg ikke plads til, de kan gå til deres både eller slå et telt op – dér kan de blive.« Til vores bemærkning om, at det i dette regnvejr var næsten umuligt at opholde sig i de åbne både, svarede herren os halvt hånligt: »Hvis de virkelig har udholdt så meget, så vil de sikkert ikke omkomme af den smule regn.« Med denne besked forlod vi kolonibestyreren.«

I en fodnote til dette samtalereferat hedder det i ekspeditionsrapporten: »Det er en befrielse for os at kunne meddele, at dén angående kendskab til Grønland højtfortjente generalinspektør for de danske kolonier, Hr. Rink, i et brev til professor Laube har udtrykt sin oprigtige beklagelse over denne en dansk embedsmands optræden.«

Blandt danskerne, som normalt var afvisende, var der dog en enkelt undtagelse. Dr. Laube skriver: »Dagen efter min tilbagekomst fra Igaliko-fjorden havde jeg lejlighed til at lære en meget elskværdig herre at kende. Han var tilmed den eneste dansker, der på eget initiativ tilbød os sin hjælp og støtte, pastor Anton. Vi kunne af ham få, hvad vi behøvede, han gav os det gerne og ønskede at gøre alt så behageligt for os som muligt.«

Gennem pastor Anton erfarede dr. Laube imidlertid også, hvad der muligvis kunne være årsagen til danskernes noget reserverede holdning overfor de tyske ekspeditionsfolk. Ved en sammenkomst hos pastoren med Julianehåbs honoratiores blev der snakket politik:

»De danske herrer lod os mærke, at de endnu ikke havde forvundet tabet af Slesvig og Holsten og lagde ikke skjul på, at de håbede, Frankrig ville tage hævn.«

Ikke desto mindre kom tyskerne med kolonimagtens skib til Danmark. Med en nyslaget ko fra Søren Egede i Igaliko som proviant stævnede de den 3. juli 1870 ud fra Julianehåb ombord på briggen »Constance«, ført af kaptajn Bang. Nøjagtig to måneder senere var de på tysk grund.

Hjemkomst

Lige så festlig modtagelsen havde været af landsmænd i Frederiksdal, lige så festlig blev den i Tyskland. Overalt vajede flagene, der var bål i gaderne, folk jublede og sang. De hjemvendte var fulde af forundring, men fik snart forklaringen:

Tyskland havde vundet over Frankrig i slaget ved Sedan!

Lad dr. Laube få det sidste ord i denne beretning om »Hansa«:

»I bevidstheden om ærlig pligtfølelse vil vi »Hansa«-folk roligt afvente samtidens dom. Vi kan ikke smigre os med, at vi har bidraget væsentligt til ny viden om Grønland, men vi har kunnet vise, hvad den menneskelige natur er i stand til at tåle, hvad menneskelig kraft og udholdenhed kan præstere.«

Med »Germania« til Nordøstgrønland

Havde »Hansa«-færden været et lysende eksempel på menneskelig udholdenhed og vilje til overlevelse under extreme forhold, så blev »Germania«-folkenes arbejde i Nordøstgrønland en ny landvinding for videnskaben.

Efter de to skibes adskillelse den 20. juli, hvor håbet om en genforening endnu levede, satte »Germania« kursen mod Sabine Ø. I kampen mod drivisen var skibets motorkraft af uvurderlig betydning. Vanskelighederne blev overvundet, og den 5. august kunne skibet kaste anker i en lille bugt, som Kolde-vey gav navnet Germaniahavn. En anden bugt døbte han til ære for følgeskibet: Hansabugten.

Efter instruksen skulle ekspeditionen straks opsøge general Sabine's nu mere end 40 år gamle observatorium, hvilket imidlertid ikke lykkedes. Trods ihærdig recognoscering fandt »Germania«-folkene ingen spor af tidligere europæisk tilstedeværelse på øen.

Uheld blev ekspeditionsfolkene ikke helt forskånet for. Straks efter landgan-



Nedlagt moskusokse.

gen skød skibslægen, dr. Adolf Pansch, under en rensdyrjagt en kugle gennem sin venstre arm. Da dr. Pansch tillige var ekspeditionens zoolog, botaniker, etnolog og antropolog, kom dette uheld i nogen grad til at forsinke de videnskabelige undersøgelser.

Alligevel startedes med det samme små orienteringsture i området, bl. a. til Shannon, hvor videnskabsmændene fik en af rejsens første store oplevelser:

»Straks vi gik i land på øen, beredtes der os en overraskelse af sjældneste art, idet vi bemærkede et stort, mærkværdigt udseende dyr, der hverken kunne være et rensdyr eller en isbjørn. Det lykkedes Peter Iversen at nedlægge dyret med nogle velrettede skud. Da vi andre fik besked om, at »en bøffel« var blevet nedlagt, og da vi var velbevandrede i

den arktiske litteratur, faldt det os ind, at det kun kunne dreje sig om den af Parry og Ross så vidtbesungne moskusokse – eskimoernes umingmak. Alle, der kunne undværes, gik straks hen for at studere den mærkværdige skabning. Det var et vældigt dyr. Med forbavselse betragtede vi de mægtige horn og den vidunderlige dragt af hår og uld, så vel-egnet til at beskytte dyret mod den nordiske vinters strenge kulde ... Indtil nu har Moskusoksen været ukendt i Grønland. Opdagelsen af den på denne kyst – af vores ekspedition – hører derfor til de interessanteste zoologiske fund og har med rette hensat den lærde verden i forbavselse.«

Naturligvis serveredes der moskusteg til middag – en stort set behagelig oplevelse:

»Som allerede navnet siger, udsender dyret en efter alder mere eller mindre stærk moskuslugt fra kød og fedt, hvilket man imidlertid let vænner sig til, i modsætning til havdyrenes transmag. Kødet er iøvrigt meget lig vores oksekød, og også mælken, som Tramnitz smagte, er som den bedste komælk.«

Det lykkedes senere at nedlægge flere moskusokser, så både videnskaben og ganen fik sin del. Til stor gastronomisk glæde for slægt og venner i Tyskland hjembragte ekspeditionen såvel tørret som saltet moskuskød.

De første slæderejser

I det begyndende efterår foretog ekspeditionen de første mindre slædeture i området. Da de ikke medførte hunde – eller rensdyr! – var den eneste mulighed for fremfart selv at trække slæderne. Mangelen på hunde beklagede de nu ikke:

»Hundenes ulvelignende karakter, vanskeligheden ved at ernære dem, deres rovdyragtige grådighed, mod hvil-



Isbjørn går til angreb.

ken hverken de medbragte proviantsække, fodtøjet, skaglerne, ja, end ikke et menneske, der falder i deres nærhed (Hayes 1854), er sikre, alt dette medfører ikke sjældent lige så store vanskeligheder som de grasserende epidemiske sygdomme, der hersker blandt dem, kræfternes pludselige svigten, deres opsætsighed eller deres endelige flugt fra pligterne.«

At hundene kunne være gode vagtdyr mod bjørne, blev ekspeditionsfolkene først senere klar over.

Vinterhavn

Med det svindende dagslys og vinterens snarlige komme indstillede slædeturene, der først og fremmest havde taget sigte på at give praktisk erfaring i arktisk rejseteknik. Alle kræfter sattes i stedet ind på indretningen af vinterkvarteret i Germaniahavn. Skibet overdækkedes med et kæmpemæssigt telt, kahytterne udvidedes og isoleredes, og i land byggedes et bjørnesikret forrådsdepot og to observatorier til henholdsvis astronomiske og magnetiske målinger.

»De vigtigste af alle observationer, som en ekspedition i et så godt som ukendt land kan foretage, er ubestridt de meteorologiske. Der blev derfor også straks på isen opstillet et termometer, der ophængtes i en kasse, der igen var omgivet af et større »hus« for at beskytte det mod solens stråler. Dette termometer blev aflæst vinteren igennem, også efter at observatoriet i land var færdigt.«

Det astronomisk/meteorologiske observatorium blev bygget som et primitivt eskimohus med vægge af store, opstablede sten. Ved siden af dette indret-

tedes et magnetisk observatorium, orienteret efter den magnetiske meridian.

Den 6. november var solen på himlen for sidste gang. Alt var velforberedt og vel tilrettelagt:

»Den forestående polarnats rædsler kunne vi se imøde med frisk og fortrøstningsfuld ro. Hvordan havde vi dog kunnet føle frygt for sygdomme? Fortræffeligt provianterede som vi var, blev nu selv den berygtede skørbug kun genstand for vores overmodige morskab.«

Men polarnatten rummede en anden fare, som vel havde luret i baghovedet, men ingen taget alvorligt: 50 meter fra skibet blev dr. Börgen en aften på vej hjem fra observatoriet overfaldet af en bjørn:

»Angrebet skete så pludseligt og så hurtigt, at Börgen ikke nåede at gøre brug af geværet, ja bagefter end ikke var i stand til at sige, hvordan det hele skete – om bjørnen havde rejst sig på bagbene og slået ham i jorden med forlabberne, eller om den havde rendt ham over ende. Arten af nogle sår (en kvæstelse og en dyb flænge ved venstre øre) tyder dog på det første. Det næste, som Börgen følte, var et bid i hovedet, som kun var dækket af en tynd lærredshætte. Bjørnen forsøgte, som den gør med sæler, at knuse hjerneskallen, mod hvilken dog tænderne prellede af. Et højt råb om hjælp forskrækkede et øjeblik dyret, som dog straks efter fortsatte med at bide flere gange i hovedet. At rovdyrets bid ikke var øjeblikkeligt dræbende lader formode, at der var tale om et ikke fuldt udviklet dyr.«

Til alt held havde kaptajn Koldewey hørt Börgens råb om hjælp. Undsætnin-

gen nåede dog først frem, efter at Börgen var blevet slæbt 300 meter længere væk af bjørnen. Trods sin sørgelige forfatning gjaldt dr. Börgens første tanke efter redningen den afbrudte observation!

»Vi blev ved denne hændelse på ny belært om, hvor uomgængelig nødvendigt det var, aldrig at gå ud i aftenmørket alene. Thi heller ikke bevæbning nytter meget, når man ikke bliver advaret om dyrets komme. I hvert fald var det beklagelige uheld ikke forekommet, hvis vi havde haft et par gode vagthunde, hvis sporsans uden tvivl ville have mærket nærheden af et så stort rovdyr og i tide advaret os.«

Aktiviteter i polarnatten

Som det fremgår af ekspeditionens senere udgivne videnskabelige arbejder, blev alle observationer og målinger foretaget med en omhyggelighed og grundighed, som vidner om den yderste grad af pligtfølelse og videnskabelig ansvarlighed. Et kæmpe materiale af hidtil ukendte data hjembragtes og stilledes til rådighed for den internationale videnskab til videre bearbejdelse.

Som tidsfordriv i polarmørket – og til dygtiggørelse af skibsbesætningen – oprettede kaptajn Koldewey en »aften-skole« i vinterkvarteret. Selv underviste han i navigation, dr. Börgen tog sig af geografi og astronomi, dr. Copeland af fysik.

Heller ikke en avis manglede. Mange timer gik med skrivning, redigering og læsning af »Die Ostgrönländische Zeitung«.



Koldeweys slædehold i dyb sne.

Efter nytår påbegyndtes for alvor forberedelserne til forårets slæderejser. Erfaringer var indhøstet, mange ting skulle ændres:

»Slædernes og teltets konstruktion er i høj grad afgørende for en sådan ekspeditions succes og kræver den største opmærksomhed,« skrev Koldewey. Også beklædningen måtte ændres efter de indsamlede erfaringer. Pelstøj blev forfærdiget til alle. Af hensyn til slædernes vægt måtte provianten sammensættes og afvejes ganske nøje med skyldig hensyntagen til kalorier og vitaminer:

»Provianten blev fordelt i sække til en uges forbrug og indeholdt kaffe, noget chokolade, kogt oksekød, skinke, smør, fedt, salt, mørke grovbrød, pemmikan, kødekstrakt, bønner, linser, ærter, gryn, mel og 20 flasker cognac. Bælgfrugterne

blev kogt ombord, frosset på dækket og så slået i stykker og pakket i sække.«

Ekspeditionens største problem var måske, at datidens videnskabelige instrumenter var af en anseelig vægt; det var tunge slædelæs, der skulle trækkes i det ofte ufarbare terræn.

»Den store slæderejse«

I § 9 i ekspeditionens instruks hed det:

»Ekspeditionens hovedopgave er geografisk – fra 75° 14' n. b. – at trænge så langt som muligt ind i den endnu ganske ukendte centralkærne af Nordpolarregionen. For løsningen af denne opgave må alle andre hensyn vige.«

Det var *denne* opgave, Koldewey og hans folk nu stod overfor. Den 24. marts begav to slæder, trukket af ti

mand, sig afsted. Ind i det ukendte gik det. Gennem egne, hvis stednavne er os så bekendte, men som er givet af *dem*. Et terra incognita blev inddraget i den kendte verden. Gennem strædet mellem Shannon og Hochstetter Forland op til Dove Bugt gik ruten. Stednavnene viser os deres slædespor.

Rejsen blev en tour de force: dårligt vejr, dårligt føre. Men frem trængte de, passede deres arbejde: kortlagde – topografisk og geologisk –, indsamlede fossiler, målte temperatur, barometerstand, nedbør og vind.

Den 15. april overskred de den 77. breddegrad; så nordligt havde ingen været før. Men kræfterne var ved at være udtømt. I ekspeditionsrapporten skrev Koldewey:

»I overbevisning om, at det måske aldrig, eller kun i særlig gunstige år, er muligt at komme til denne kyst med skib, tiltræder jeg tilbagereisen. Isen gjorde indtryk af at være et for evighe- den bygget bolværk. Med slæde vil det imidlertid være muligt, såfremt udrust- ningen er fuldkommen og ekspeditions- deltagernes kræfter ene og alene bliver anvendt dertil, at komme betragteligt højere – ja, over den 80. breddegrad.«

Det nordtyske og det østrigske flag blev hejst og en varde bygget. I varde- beretningen hedder det:

»Dette punkt, der ligger på 77°1' n.b. og 18°50' v.l. fra Greenwich, nåede den tyske polarekspedition på slæde (de sidste tre tyske mil til fods) fra vinterhav- nen på Sabine Ø efter et fravær fra ski- bet på 22 dage. Storme, som i otte dage holdt os vejrfaste i teltet, rutens delvise ufremkommelighed samt den begyn-

dende mangel på proviant forhindrede videre fremtrængen...

Langfredag den 15. april 1870.

Karl Koldewey, ekspeditionsleder. Julius Payer, overløjtnant. Th. Klentzer, Peter Ellinger, matroser.«

En heldig moskusjagt reddede hjem- rejsen, og den 26. april ankom ekspedi- tionsholdet til Germaniahavn – med en nyvundet erkendelse:

»Kun ved at udstå den yderste sult og tørst og evindelige afbrydelser af søvnen er den arktiske rejsende i stand til at nå så høje breddegrader.«

Det siger noget om Koldeweys evner og ansvar som ekspeditionsleder, at han tog den modige beslutning at foretage venderejse, mens tid var. Det kan siges om Koldewey, som Peter Dawes har sagt om Lauge Koch, at han gik »lige til men aldrig over stregen« (Tidsskr. Grønland, nr. 7–8, 1992, s. 231). (Noget tilsvarende skrev Lord Shackleton om Monica Kristensen, da hun *valgte* at ven- de om, inden hun nåede Sydpolen). Fri- stelsen til at fortsætte endnu en dag, endnu et breddeminut, har gennem ti- derne været årsag til de fleste arktiske tragedier.

Drivtømmer

Blandt de store mængder af materiale (zoologisk, botanisk, geologisk og arkæologisk), som ekspeditionsholdene indsamlede under kortere eller længere båd- og slæderejser, indtager drivtøm- meret lidt af en særstilling. Professor Gregor Kraus, der senere analyserede materialet, skrev:

»Det var blevet givet som en af »Den tyske Nordpolar-ekspedition«s opgaver



I Koldeweys telt.

at have opmærksomheden henledt på drivtømmeret i de arktiske have og at tage karakteristiske prøver af samme ombord, for derved gennem senere undersøgelser af træets oprindelse at blive i stand til at drage slutninger vedr. havstrømmene i disse områder.«

Ekspeditionen hjembragte 25 stykker drivtømmer, hvoraf langt hovedparten (de 17) ved professor Kraus's analyse viste sig at være lærk (*Latix sibirica*), 5 stykker var fyr, 3 stykker var løvtræ (el og poppel). For professor Kraus var der ingen tvivl om træets *sibiriske* oprindelse, hvorved ny viden om polarstrømmen var tilvejebragt. Det var bl. a. denne viden, Fridtjof Nansen byggede på, da han planlagde sin berømte »Fram«-ekspedition (Nansen 1897, bd. I, s. 9).

For den tyske ekspeditions etnolog, dr. Adolf Pansch, blev tilstedeværelsen af store mængder » gammelt« drivtømmer langs kysterne et bevis på, at Nordøstgrønland ikke længere var beboet:

»Et så kostbart materiale ville de (eskimoerne, forf.) vanskeligt kunne have overset på et så tilgængeligt punkt (Kap Börgen, 75° 26' n. b., forf.).« Også de fundne huse så ud til at have stået ubeboede gennem længere tid, hvorefter eskimoerne – efter ekspeditionens mening – måtte være forsvundet fra kysten forholdsvis kort tid efter 1823 (Clavering). Det skal i den forbindelse som et kuriosum nævnes, at instruksens § 29 havde lydt:

»Ved samkvem med antrufne eskimoer bør nogle, mindst én mand og én kvinde, foranlediges til at følge med ekspeditionen til Europa.«

Hjemrejse

Den 22. juli stævnede »Germania« ud fra sin vinterhavn. Vejret var ikke det bedste og humøret ofte skidt. Men den 8. august oplevede besætning og videnskabsmænd »et øjeblik, der rigeligt belønnede os for alle udståede anstrengelser og besværligheder.« Dr. Börgen og kaptajn Koldewey var gået i land og havde besteget en fjeldtop for at danne sig et overblik over issituationen:

»Dér lå det indre af Grønland for vores blik som en pragtfuld dekoration, som det skønneste alpelandskab. For vor fod havde vi munden af en stor fjord, fri for drivis. Den blev senere kaldt Kejser Franz Josephs Fjord...«

Fjorden blev opmålt og kortlagt og ligger i dag i al sin pragt som måske et af de skønneste »mindesmærker« over Koldewey-ekspeditionens indsats i Nordøstgrønland.

Fundet af moskusokserne og opdagel-

sen af Franz Josephs Fjord blev for mange af ekspeditionsdeltagerne rejsens højdepunkter – en rejse, der nu var ved at være til ende.

»Min vagt er forbi,« sagde Koldewey, da »Germania« slap fri af Storisen – en gentagelse af Scoresby's nok som bekendte ord.

Den 10. september befandt »Germania« sig – med maskinskade – ved munden af Weser. En uge tidligere var »Hansa«-folkene vendt hjem.

Modtagelsen af »Hansa«s besætning havde – på grund af sejren ved Sedan – været larmende: bål i gaderne, fyrværkeri, sang og glæde. Hér i Wesers munding var der som uddødt. Ikke et skib, ikke en lods at få for det maskinskadede »Germania«.

»Skulle vi være faret vild?« spurgte kaptajn og styrmand hinanden. Instrumenterne blev checket. Umuligt.

Pludselig dukkede skibe ud af intettheden. KRIGSskibe. De måtte kunne give en forklaring:

»Vi hilste de tyske flag, og snart lød råbet over til os: »Der er krig, krig med Frankrig, Napoleon fanget, Frankrig erklæret republik, vores hær står udenfor Paris!« Og så: »»Hansa« er knust i isen, mandskabet reddet!« Vi troede, vi drømte og stod stumme af forbavselse ved at høre så vældige og hjertegribende nyheder. Først da der fra »König Wilhelm« og fra hundreder af tyske strubertonedet et tordnende hurra imod os, genvandt vi talens brug. Af vores fulde bryst svarede vi »hurra«, »hurra«!

Resultaterne

I »Germania«-rapporten hedder det efter omtalen af den store slæderejse til 77° nord:

»Denne fremstilling af én af vore fem slæderejser, som tilsammen varede tre måneder, fører til spørgsmålet, om nu også alle de skildrede afsavn er blevet belønnet med passende videnskabelige resultater? Det er de. Opdagelsen af et over flere bredde- og længdegrader udstrakt land, som vi kaldte König-Wilhelm-Land; vor fremtrængen til det nordligste punkt, hvortil man i Østgrønland hidtil er nået; den gennem geodætiske arbejder opnåede vished, at ingen uovervindelige hindringer ville stille sig i vejen for en fremtidig gradmåling; omfanget af det geologiske kendskab til vor klode; opdagelsen af imponerende gletschere; påvisningen af, at landet er fuldstændig ubeboet – alt dette må betragtes som værdifulde resultater.«

I »Hansa«-rapporten skrev geologen, professor Laube:

»Vi kan ikke smigre os med, at vi har bidraget væsentligt til ny viden om Grønland.«

Det første udsagn er uomtvisteligt rigtigt – det andet forkert. *Begge* skibes videnskabsmænd og besætninger bidrog – hver på deres måde – til ny viden om Grønland og de omliggende have.

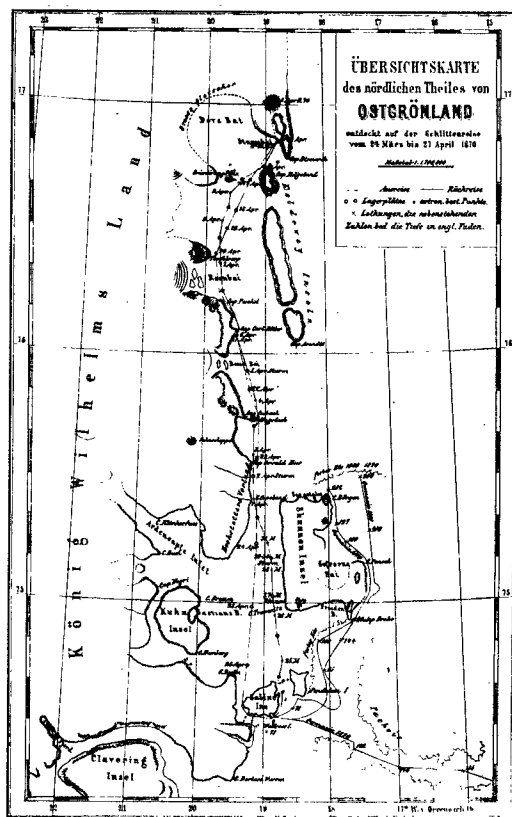
I 1874 udkom i Leipzig et 1000-sider stort værk med ekspeditionens samlede resultater, bearbejdet af en lang række af Tysklands førende forskere. Værket omfatter disciplinerne: botanik, zoologi, geologi, meteorologi, hydrografi, astronomi, geodæsi og jordmagnetisme. Specielt på meteorologiens og hydrogra-

Med »Den 2. tyske Nordpolar-ekspedition« har kaptajn Karl Koldewey og hans ledsagere indskrevet sig i rækken af verdenssamfundets pionerer.

Efterspil

Trods det, at hele den lærde verden var enige om Koldewey-ekspeditionens ubetingede succes, så havde idémanden og den videnskabelige opdragsgiver, dr. August Petermann, nok alligevel grund til en vis skuffelse: en isfri passage mod polen mellem Grønland og Spitsbergen var ikke fundet, eksistensen deraf snare-re modbevist.

Samme år som ekspeditionsberetningen udkom, udsendte Sir Clements Markham bogen »The Threshold of the Unknown Region« (London 1873) – et værk, der på mange punkter var polemisk rettet mod dr. Petermanns teorier, et velargumenteret forsvar for, at en åben passage til polen skulle søges gennem Smith Sund: »The Spitzbergen route cannot be recommended« (Spitsber-



Koldewey-ekspeditionens kort over Nordøstgrønland.

gen-ruten kan ikke anbefales) (Markham 1873, s. 262).

Hvad mere var: som en af fortalerne for Smith Sund-ruten citerede Clements Markham – kaptajn Karl Koldewey (s. 153–154):

»Jeg tilstår, at jeg selv har været ført på vildspor af udsagn i dr. Petermanns »Geographische Mittheilungen« og anset det for – i det mindste muligt – at man, ved at følge en kystlinie, med skib kunne trænge langt ind i de centrale arktiske regioner og dermed selvsagt nå polen. En vinter i Østgrønland, den mest omhyggelige observation af de vældige ismasser, deres bevægelser og

formation, registrering af temperaturforholdene og endelig et omhyggeligt studium af den arktiske litteratur i originaludgaver og ikke i énsidige uddrag, har én gang for alle kureret alle mine ledsagere og mig selv for denne idé ... den bedste vej synes at være gennem Smith Sund.«¹⁰

Noter

1. I 1818 betegnede Ross på sit kort Smith Sund som værende »en lille bugt«. Dermed »lukkede« han så at sige den formodede pol-rute. I 1852 fandt Inglefield Smith Sund isfrit og »genåbnede« det dermed. (Inglefield: »A Summer Search for Sir John Franklin«, London 1853).
2. Blandt dr. Petermanns væsentligste artikler om dette emne skal flg. anføres:
 1. Baffin Bay and the Polar Sea, i Athenaeum, 11. december 1852, s. 1359. Geogr. Mitt. 1855, s. 298 ff.
 2. Die projektierte Englische Expedition nach dem Nordpol. 1. Capt. Sherard Osborn's Plan. Peterm. Mitt. Bd. 11. 1865, s. 95–104.
 3. Die Eisverhältnisse in den Polar-meeren und die Möglichkeit des Vordringens in Schiffen bis zu den höchsten Breiten. Peterm. Mitt. Bd. 11, 1865, s. 136–146.
 4. Das nördlichste Land der Erde. Peterm. Mitt. Bd. 13, 1867, s. 176–200.
 5. Spitzbergen und die arktische Central-Region. Peterm. Mitt. Ergänzungsband IV, nr. 16, 1867.
3. Begrebet »the open polar sea« hentyder her til I. I. Hayes's bog: The Open Polar Sea. A narrative of a voyage of discovery towards the North Pole, in the schooner »United States«, New York 1867. Teorien om et åbent polhav går tilbage til slutningen af det 15. årh. (jfr. bl. a. Nansen). En righoldig litteratur om de engelske og amerikanske ekspeditioner i forrige århundredes midte er tilgængelig.
4. Hos Nansen (1897, bd. I, s. 9) hedder det: »I havet mellem Grønland og Spitsbergen er der gjort adskillige forsøg på at trænge ind i istrakternes hemmeligheder. Langs Grønlands østkyst forsøgte allerede Henry Hudson i 1607 at nå polen, hvor han håbede at finde et åbent bassin med vei til Sydhavet. Han blev imidlertid stanset allerede paa 73°

n.br. ved et punkt af kysten som han kaldte »Hold with Hope«. Den tyske ekspedition under Kolde-
wey (1869–70), som besøgte samme farvand, nådde ved hjælp af slæder så langt nord som 77° n.br. På grund af de store ismasser som Polarstrømmen driver mod syd langs denne kyst, er det sikkerlig et af de ugunstigste strøg for en søfærd nordover.«

Hos Pingel (GhM III, s. 763) hedder det: »Imidlertid var den Række af engelske Opdagelsesreiser, hvilke vi fornemmeligen skyldte, at vi nu kjende de arktiske Kyster af det amerikanske Continent i deres fulde Udstrækning, i Foraaret 1818 bleven aabnet med Afsendelsen af to fortræffelig udrustede Expeditioner, hvoraf den ene under John Ross igjennem Davis-Strædet skulde søge at opdage Nordvestpassagen, den anden under David Buchan skulde trænge frem imellem Grönlands Östkyst og Spitsbergen, hvis den, hvad man antog for muligt, omkring Nordpolen traf et iisfrit Hav, gaae igjennem dette og saaledes paa den allernærmeste Vei søge at naae Beringsstrædet.«

5. Der synes ombord på skibene at have hersket lidt forvirring omkring hvalernes navne. Spækhuggeren (*Delphinus orca* Fabr.) kaldes således ofte »nordkaper«, der imidlertid er en stor bardehval, Biscaya-hvalen (*Balaena glacialis*). Pers. medd. af Jens Rosing.
6. I »Germania«s rapport hedder det: »Wir signalisiren: »Come within hail«, die Hansa verstand: »Long stay a peak.« I »Hansa«s rapport hedder det: »Kapitän Koldewey gab uns ein Signal, das wir bei dem nicht hinreichend klaren Wetter leider misverstanden haben. Wir glaubten zu lesen: long stay a peak, von Kapitän Hegemann dahin ausgelegt, dass die Schiffe soweit wie möglich nach Westen segeln sollten. Es hatte das Signal aber bedeuten sollen: Kommen Sie auf Rufweite heran. Das Misverständniss war verhängnissvoll; die Hansa drag weiter nach Westen, verlor am 20. Juli die Germania aus Sicht und sah sie nicht wieder.«

Det har desværre ikke været muligt at opklare betydningen af signalet »long stay a peak«. Tidl. skibsfører Søren Thirslund fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg har været behjælpelig med periodens signalbøger, som ikke indeholder det omtalte. Thirslund er desuden af den mening, at signalet »come within hail« (komme på præjehold) ikke burde kunne misforstås. Hvis en læser af »Grønland« skulle sidde inde med en forklaring, vil jeg være taknemlig for at blive gjort opmærksom derpå.

7. Jfr. også Grls. hist. Min. II, s. 203–207.

8. Interesserede henvises til 1. bd. (erzählender Theil) af »Die zweite deutsche Nordpolarfahrt...«, Leipzig 1873.

9. Navnet pers. medd. af Jens Rosing.

10. En glimrende fremstilling af problemerne findes i Lauge Koch: Survey of North Greenland, MOG Bd. 130, Nr. 1, 1940.



Keiser Franz Josephs Fjord.

BILAG

Fortegnelse over ekspeditionsdeltagerne

»Germania«:

Skibsbesætning:

1. Karl Koldewey, kaptajn og ekspeditionsleder, 32 år.
2. Heinrich Sengstarcke, 1. officer, 27 år.
3. Otto Tramnitz, 2. officer, 23 år.
4. Karl August Krauschner, maskinist, 25 år.
5. Hermann Warkmeister, bådsmand, 44 år.
6. Johann Friedr. Büttner, tømmersmand, 32 år.
7. Louis Ollenstädt, kok, 35 år.
8. Georg Herzberg, matros, 18 år.
9. Peter Ellinger, matros, 22 år.
10. Theodor Klentzer, matros, 26 år.
11. Wilhelm Mieders, matros, 32 år.
12. Peter Iversen, matros, 26 år.
13. Louis Wagner, fyrbøder, 24 år.

Videnskabsmænd:

1. Karl Nic. J. Börgen, dr., astronom, 26 år.
2. R. Copeland, dr., astronom, fysiker, geodæt, 32 år.
3. Julius Payer, overløjtnant, 27 år.
4. Adolf Pansch, dr. med., zoolog, botaniker, etnolog, antropolog, skibslæge, 28 år.

»Hansa«:

Skibsbesætning:

1. Paul Friedrich August Hegemann, kaptajn, ekspeditionens næstkommanderende, 33 år.
2. Richard Hildebrandt, 1. officer, 26 år.
3. Wilhelm Bade, 2. officer, 26 år.
4. Wilhelm Böwe, tømmersmand, 46 år.
5. Johann Wüpkens, kok, 25 år.
6. Philip Heyne, matros, 25 år.
7. Friedrich Kewell, matros, 36 år.
8. Bernhard Gätjen, matros, 33 år.
9. Max Schmidt, matros, 22 år.
10. Paul Tilly, matros, 21 år.
11. H. Büttner, matros, 39 år.
12. Konrad Gierke, letmatros, 19 år.

Videnskabsmænd:

1. R. Buchholz, dr. med., zoolog, etnolog, antropolog, skibslæge, 32 år.
2. Gust. Laube, dr., geolog, 30 år.