

Nordøstpassagen med Vega, af L. Palander, Løjtnant i den svenske Flaade.

(Hermed Tavle X.)

Efter at Professor *Nordenskiöld* i to Aar, nemlig 1875 og 1876, uden Vanskelighed havde gennemsejlet det forhen for ufarbart regnede kariske Hav, og efter at han var trængt frem til Jenisejflodens Munding, kom han paa den Tanke, at man med et godt Dampskib maatte kunne sejle langs Sibiriens Nordkyst til Beringsstrædet. I det Program, som han offentliggjorde*) om Muligheden af en saadan Tur, nævner han bl. a. som Støtte for sin Tanke, at den varme Vandstrøm, der dannes af Sibiriens mange og vældige Floder, og som paa Grund af Jordens Omdrejning gaar fra Vest til Øst, maa være saa stærk, at den kan opvarme de nærmest Kysten liggende Dele af Havet, saa at der i Sommerens sidste Maaneder, nemlig August og September maa findes en sejlbare Rende. Denne Mening har vist sig at være fuldstændig rigtig. — Hs. Majestæt, Kong *Oscar den anden* af Sverige og Norge, Grosserer *Occar Dickson* i Göteborg og den russiske Grubecejer *Alexander Sibiriakof* tilbød at betale Omkostningerne ved Rejsen. Senere erholdtes ligeledes en Understøttelse af Staten, der gav 25,000 Kroner til Udbedring af Skibet o. s. v. Af det svenske Aktieselskab „Ishafvet“ indkøbtes for 150,000 Kroner dets Skib Vega, der 1872 var blevet bygget i Bremen for at bruges til Sæl- og Hvalfangst i de nordlige Have. Det har en Drægtighed af 500 Tons, en Længde af 150 og en Bredde af 29 Fod. Det har en Dampmaskine af 60 Hestes Kraft, som kan give Skibet en Fart af 7 Knob i Timen. Efter at have undergaaet en stor Reparation i Karlskrona, afgik Vega fra denne Havn den 28de Juni 1878.

Besætningen bestaar, foruden af *L. Palander* som Chef, af Løjtnant *Brusewitz*, Løjtnant *A. Hovgaard* i den danske Flaade (tillige Expeditionens Fysiker), Løjtnant *Bove* i den italienske Flaade (tillige Expeditionens Hydrograf) samt 17 Mand. Fra Karlskrona gik vi til Kjøbenhavn, hvor næsten hele Forraadet af Proviant, beregnet for 30 Mand i 24 Maaneder, indtoges. I Göteborg toge vi følgende om Bord: Dr. *Kjellmann* (Botaniker), Dr. *Sturberg* (Zoolog), Løjtnant *Nordqvist* i den russiske Hær (Tolk og Zoolog), Dr. *Almqvist* (Læge) og en Oppasser. Til Tromsø kom vi den 17de Juli og her toge vi om Bord Expeditionens Chef, Prof. *Nordenskiöld* samt

3 norske Fangstmænd. Vi vare nu fuldtallige og udgjorde i alt 30 Mand, hvoraf 9 Officerer og Videnskabsmænd, 3 Underofficerer og 18 Mand.

Ved vor Afrejse fra Tromsø udgjorde Kulforraadet omtr. 10,000 Kubikfod, og dette vilde efter en lav Regning være nok til, at Vega alene med Dampmaskinens Hjælp kunde tilbagelægge omtr. 4,000 eng. Mile, eller med andre Ord omtrent Afstanden fra Tromsø til Beringsstrædet.

Den 21de Juli dampede vi ud af Tromsøs Havn, ledsagede af Dampskibet *Lena*, som skulde følge os til Lenaflodens Munding og derfra skulde gaa op til Jakutsk for at bruges til Passager- og Fragtfart. Det var bygget af nyt i Motala Værksteder og for Sibiriakofs Regning; dets Chef er den erfarne norske Fangstskipper Johannesen.

Efter at vi i 3 Dage paa Grund af stærk Storm havde været tvungne til at ligge stille i en Udhavn nær ved Nordkap, kom vi omsider den 25de Juli til Søs. En haard Kuling skilte os fra vor Kammerat „Lena“, og vi mødte den ikke igjen før den 31te Juli, da vi havde ankret paa vor Mødeplads, nemlig *Jugorstrædet*, der skiller Vaigatsj-Øen, syd for Novaja-Semlja, fra Fastlandet. I dette Stræde traf vi foruden „Lena“ ogsaa Dampskibet „Fraser“ og Barkskibet „Express“, der igjennem Nordenskiöld og for Sibiriakofs Regning vare fragtede til ved Jenisejs Munding at indtage Korn og Talg.

Ved Jugorstrædet findes en af Samojeder og af Rusere beboet By. De der bosatte Samojeder ere kristne og tale temmelig godt russisk. Russerne, som vare i Byen, opholde sig her alene om Sommeren, paa hvilken Tid de fiske og drive Tuskhandel med Samojederne.

Den 1ste August forlode alle de 4 Fartøjer Jugorstrædet, og vi vare nu snart inde i det kariske Hav, der da var fuldkommen isfrit, saa langt man kunde se. Ved vor Indsejling i dette Hav begyndte Expeditionens videnskabelige Arbejder, og fra den Tid gjordes da fuldstændige meteorologiske Iagttagelser, Skrabninger, Lødninger, Undersøgelser af Vandets Varme, Vægtfylde o. s. v.

Den 3dje August mødte vi den første Drivis, der dog ikke var tættere, end at vi med Lethed gik igjennem den. For at undgaa at komme ind i tættere Is, styrede vi ned imod Samojedhalvøens Kyst og fulgte den saa nær, som det grunde Vand tillod. Landet, der egentlig er en Sandbanke, som er dannet af den vældige Objflod,

*) „Geogr. Tidskr.“ II B. (1878) S. 4 og flg.

kunde vi ikke se, skjønt Luften var klar. Her traf vi kun spredt og let navigabel Is.

Den 4de Avgust sejlede vi forbi *Hvideø* i et fuldstændig isfrit Hav. Her fik vi en haard nordlig Brise, der i Forening med den høje Sø i det kun 3 til 4 Favne dybe Vand ikke var behagelig, især da man ikke har paa-lidelige Søkaart over disse Egne. Vandet her havde en brunlig Farve, aldeles ligesom i mange af vore Aær. Der er ingen Fare for at drive paa Land, selv om man under en Paalandsstorm er ved Hvideøens lave Kyster; thi den stærke Strøm, der dannes ved de her sammenløbende Floder Obj og Jenisej, sætter om Sommeren imod Nord over 3 til 5 Knobs Hastighed. Den 6te Avgust ankrede vi ved en af de Øer, der danne Skærgaarden uden for Dicksons Havn. Den 9de Avgust forlode „Fraser“ og „Express“ os for at gaa op ad Jenisej, og med disse Skibe afsendtes Breve og Telegrammer til Hjemmet. Den 10de Avgust styrede vi atter ud for at følge Kysten af Tajmyrlandet til *Tajmyrøen*, og allerede den følgende Dag traf vi nogle Smaaøer, som i Følge Søkaartet burde have ligget 60 eng. Mile længere mod Øst. Det var ikke sidste Gang, at Kysten paa Kaartet var urigtig aflagt, og dette viste sig især, da vi kom øst for Kap Tjeljuskina, hvor vi efter Kaartet sejlede over store Strækninger af Land. Det Kaart, vi brugte som Søkaart, var ellers udført af den russiske Generalstab og var grundet paa gamle Kaartlægninger fra 1600 og 1700 Tallet. Først paa den anden Side af Kolymafoden, langt hen ad Beringsstrædet til, var Kysten rigtig afsat; men denne Del er kaartlagt meget senere, nemlig af Admiral Wrangel, 1821—22. Kun paa faa Steder vare Dybderne afsatte, og disse vare almindeligvis fejlagtige. Det var derfor nødvendigt at gaa frem med den største Varsomhed. I Regelen bare vi os saaledes ad, at vi loddede hver Time, saa længe vi vare i dybt Vand, d. v. s., naar Dybden var mere end 7—10 Favne. Var Dybden mindre, loddede vi hvert Kvarter, og mange Gange have vi flere Dage i Rad loddet med Haandloddet, naar nemlig Dybden var ringe. Saa snart Dybden blev 4 Favne, udsatte vi Dampsluppen, der altid havde Ild paa, og sendte den forud for Vega. Dette lod sig dog kun gjøre i isfrit Vand eller i spredt Drivis; thi naar Isen blev saa tæt, at Vega maatte forcere sig frem, kunde Sluppen ikke bruges.

Kun en eneste Gang, nemlig da vi vare øster for Kap Tjeljuskina, loddede vi 70 Favne; paa intet andet Sted havde vi over 20 Favne længere fra Kysten, og saa snart vi nærmede os denne, gik Dybet ned til 3—4 Favne eller endnu mindre. Sædvanlig sejlede vi i 5—7 Favne Vand.

Den 12te Avgust mødte vi Drivis, men saa spredt, at vi uden altfor store Bugtninger kunde gaa frem mod Nordøst. Med Isen begyndte ogsaa Tykning at indfinde sig. Tykningen i de nordlige Farvande er tættere end andre Steder paa Jorden. Saa længe der er Drivis i Nærheden, kan man med Sikkerhed regne paa at træffe en uigjennemtrængelig Tykning, der alene hæver sig strax efter Middag og tidlig om Morgen. Mangen Gang har man om Middagen et straalende Solskin, og man ser da, at den Vej, man har taget i Drivisen, er urigtig; man maa da vende tilbage ad samme Vej, som man er kommen, og atter lede sig frem i en anden og bedre Retning. Tykningen kommer og gaar meget hurtig og uden foregaaende Tegn; man kan ligne den med et Teater-tæppe, der trækkes op og ned. Den 13de Avgust saa vi under stærk Tykning Land strax forude og paa begge Sider; heldigvis gik vi med saa ringe Fart, at vi kunde stoppe og lægge bi uden at løbe paa Land. Den 14de Avgust fik vi om Aftenen nogle Timers klart Vejr, saa at vi kunde lede os frem mod Land, hvor Isen synes os mindst tæt. Da Videnskabsmændene ønskede at gaa i Land her for at gjøre Indsamlinger, ankrede vi i en Bugt paa den sydvestlige Side af Tajmyrøen. Bugten fik Navnet Aktinahavnen paa Grund af den Mængde Aktinier, som fandtes paa Bunden. Her bleve vi af en svær Tykning opholdte 3 $\frac{1}{2}$ Dag.

Den 18de Avgust gik vi atter til Sø, og den 19de Avgust dublerede vi den gamle Verdens Nordpunkt, *Kap Tjeljuskina*. Vega er det første Skib, for hvem dette har lykkedes, og i denne Anledning hejsede vi Nationalflaget paa Toppen og gavede Salut. Vi bestemte nøje Forbjærgets Beliggenhed, der fandtes at være 77° 36' n. B. og 103° 25' ø. L.

Dagen efter styrede vi imod Nordøst, i det vi gik noget ud fra Kysten for at se, om der længere borte fra denne mulig skulde findes Øer eller Land, der ikke forud vare kjendte; men Drivisen var saa tæt og Tykningen saa stærk, at vi kun med Vanskelighed atter kom tilbage i Nærheden af Landet. Den 24de Avgust vare vi igjen under Land, og vi fandt da en næsten isfri 3—5 eng. Mil bred Rende, i hvilken vi sejlede paa 8—15 Favnes Dybde. De medfølgende Kaart vise ellers, hvor fejlagtig Kysten her er afsat, og at vi sejlede over en Grad inde i Landet, efter de tidligere Kaart at dømme. I Mod-sætning til Sibiriens øvrige Nordkyst, der næsten overalt er lav og hæver sig langsomt ind ad Landet til, fandt vi her en Bjærgaas med udmærket smukke, sneklædte Bjærgtoppe, der af os regnedes at naa til 2,000 Fods Højde.

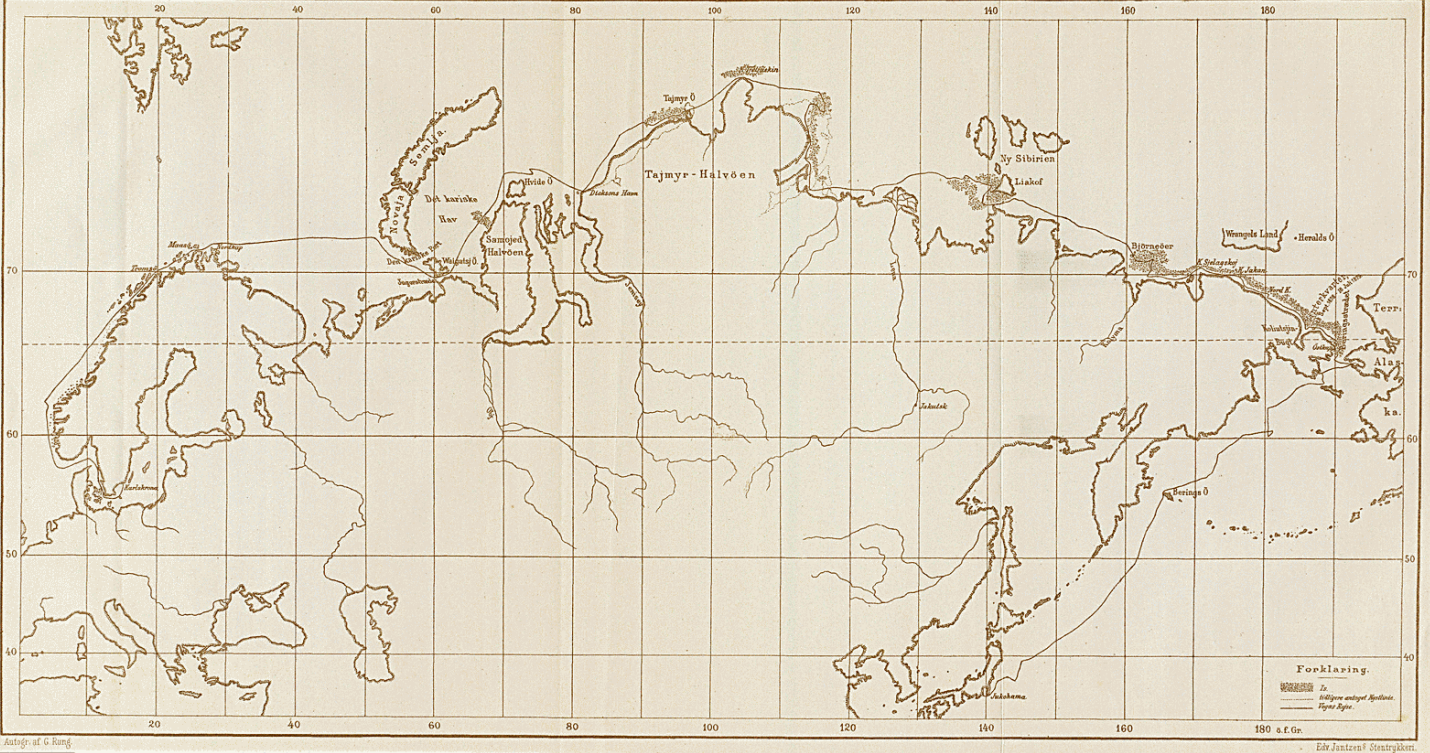
Den 25de Avgust fulgte vi Kysten og sejlede i 4—8

KAARTSKISSE OVER NORDØSTPASSAGEN MED VEGA,

Kjø dansk geograf. Selskabs Tidsskrift

tegnet af A. Hovgaard.

Aarfgang 1879. Tællt I.



Austr. af C. Rung

Ede Jantzen's Stenstrykkeri

Favne Vand; om Morgenen havde vi stærk Tykning, men op ad Dagen klarede det fuldstændig op, og Dagen blev den smukkeste og varmeste, vi havde under hele vor Sejlads langs Sibiriens Kyst; om Middagen viste Termometeret $+ 4,0$ i Skyggen. Da Vandet blev for grundt, bleve vi tvungne til at gaa saa langt til Sø, at vi knap kunde øjse Landet. Vi traf her flere „Torosser“, der stode paa Grund. Ordet Toros er russisk og betyder en Vold af sammenskruede Isstykker; en Toros kan naa en Højde af 100 Fod og dannes af Isblokke, der ere kastede ind mellem hverandre, omtrent ligesom hvidt Sukker, der ligger i Hob. Disse Torosser, der tit dannes paa lavvandede Steder, tøj mangen Gang ikke om Sommeren, og de ere et godt Tegn for Sømanden paa, at Vandet er grundt.

Den 26de Avgust fulgte vi Kysten, og vi traf en stor Sandbanke, der kun læver sig nogle Fod op over Havfladen. Efter at have sejlet omkring denne farlige Banke, styrede vi henimod *Lenas Munding*, hvor vi skulde møde en Lods fra Jakutsk, der skulde lodse Skibet „Lena“ op ad Lenaflodens Munding. Det var vor Mening at følge vor Kammerat til Flodmundingen; men da vi om Natten den 27de Avgust vare uden for denne Munding, var Vandet isfrit og Vinden god; Tilfældet var for godt til at slippes af Hænderne. I største Hast afsluttede vi altsaa vore Breve og Telegrammer til Hjemmet og sendte dem over paa „Lena“. Vor Kammerat maatte nu selv finde sit Bestemmelsessted; vi fyldte vore Sejl og stode med god Fart øster hen for at arbejde os igjennem den tilbagestaende Del af Nordøstpassagen.

Da Nordenskiöld ønskede at lande paa den sydligste af de ny-sibiriske Øer, *Liakof*, for at samle fossile Knokler af Mamuten og lignende Dyr, satte vi Kursen imod den vestlige Side af denne Ø; men en paa-kommende Tykning tilligemed det grunde Vand gjorde, at vi ikke kunde komme i Land, og vi styrede derfor syd efter til Kap Sviatøj. Vi traf jævnlig Is i de sidste Dage.

De følgende Dage blev Drivisen tættere, og Varmen faldt ned under Nulpunktet; den 3dje September kom vi til Kolymafodens Munding. Vi passerede nu *Bjørnøerne* og styrede dernæst imod Nordøst i Haab om at komme op til det, endnu ikke af civiliserede Mennesker gjæstede *Wrangels Land*. Dette Land har faaet sit Navn af Nordamerikanere og Russere, der have opkaldt det efter Admiral Wrangel, som under sit treaarige Ophold (1821—23) ved Sibiriens Nordkyst gjorde et Par forgjæves Forsøg paa med Hundeslæder at komme til det; det er kjendt af Tsjuktsjerne. De indfødte ved Kap Jakan havde flere Gange i klart Vejr, rimeligvis paa Grund af Fata Morgana, set et Land mod Nordøst,

og dette var Grunden til, at Wrangel vilde opsøge dette Land. Wrangel mødtes imidlertid snart af høje Torosser og snart af store Ismasser, mellem hvilke der var aabne Rander, de af Russerne kaldte „Polynjer“ (disse Polynjer have, som man véd, været Anledningen til den megen Tale om „et aabent Polarhav“). Engelskmændene have opkaldt Landet efter deres Landsmand Kellet, Chef paa det engelske Orlogsskib Herald, med hvilket han 1849 søgte at trænge derhen. Det lykkedes imidlertid heller ikke Kellet at komme til det omtalte Land, hvorimod han fandt en lille Ø, som han kaldte *Heraldsøen*. Nordamerikaneren Long er 1867 den sidste, der har set og taget gode Fortøninger af Wrangels Land, som han passerede i 12 Minutters Afstand.

Den 4de September om Morgenen, efter at vi om Natten havde gjort vort bedste for at bryde igjennem Isen, var Vejen imod Nordøst fuldstændig spærret af tæt Drivis, der var bundet sammen af nyfrossen Is paa to Tommers Tykkelse. Der var derfor ikke andet at gjøre end at komme ind ad Land til, og dette lykkedes os ogsaa hen imod Aften. Efter dette gjorde vi ikke videre Forsøg paa at staa nord ud, hvor vi altid havde truffet uigjennemtrængelig Is; men vi holdt os hele Tiden saa nær som mulig til Kysten. Dette er ogsaa den sikreste Maade at komme frem paa; thi paa Kysten udmunde større eller mindre Floder, der enten skaffe aabent Vand eller ogsaa holde Isstykkerne i stadig Bevægelse, saa længe disse ikke sammenbindes ved nydannet Is.

Den 5te September brugte vi sidste Gang Sejl paa Vejen til Beringsstrædet; thi siden blev Isen saa tæt og vanskelig, at vi ikke kunde bruge dem. Natten til den 6te September var den første, i hvilken Mørket hindrede os i at sejle; efter den Tid fortsjede vi altid Fartøjet om Natten enten ved en stor Isflage eller, endnu bedre, ved et Stykke Grundis. Den 6te September fik vi Sigte paa Kap *Sjelagskøjs* Bjærgland, og her traf vi første Gang paa indfødte, der kom roende ud til os i Sælksindsbaade. De kunde dog ikke give os Oplysninger om Kysten eller Isforholdene; thi det var Tsjuktsjer, og de talte ikke andet Sprog end deres eget. Efter denne Dag saa vi jævnlig en eller flere Byer, der tilhørte de indfødte, og vi havde stadig Besøg af disse godmodige Folk.

Ved Kap Sjelagskøj begyndte den vanskeligste Del af vor Expedition, og herfra havde vi tætpakket Is og kunde knap sejle to Fartøjslængder uden at maatte baxe dermed. Undertiden var Isen saa uigjennemtrængelig, at vi maatte fortsøje Skibene ved den for at vente paa, at den kunde komme i lidt Bevægelse. Snart kunde vi sejle en eller et Par engelske Mil, snart kun nogle Kabellængder. Nat og Dag havde vi Dampen oppe for at

se, om der var Tanke om at gaa igjennem Isen. Tykning, grundt Vand og Grundis hørte fra nu af til Dagens Orden. Hele Dage igjennem maatte vi i 3 Favnes Vand og somme Tider kun med faa Tommer Vand under Kjølen forcere os frem igjennem Drivis og Grundis. Mangen Gang maatte vi af al Kraft løbe imod Grundisen. Kun et Fartøj, der er saa stærkt som Vega, kunde i Længden udholde en saadan Kamp. Naar man med fuld Fart damper hen imod et Stykke Grundis, er det det samme, som om man støder imod en eller anden fast Gjenstand; en af Delene maa give efter, enten Fartøjet eller Grundisen. Vor Vega gik dog sejrende ud af Kampen, og den fik ikke en eneste Rift. Mangen Gang stod den fast mellem to Stykker Grundis, og der var da ikke andet at gjøre end enten med Krudt at sprænge eller med Værktøj at aflugge saa meget af Grundisens øverste Dele, at denne blev lettere og kom flot.

Den 12te September kom vi til *Nordkap*, øst for Kap Jakan, og dér bleve vi i 6 Dage opholdte af Isen, hvorhos vi fik Besøg af en indfødt Høvding. Den 18de September aabnede Isen sig saa meget, at vi krybende langs Kysten og i 3 Favne Vand kunde fortsætte Rejsen mod vort Maal, Beringsstrædet. Aarstiden var imidlertid saa langt fremskreden, at Vinteren, der i disse arktiske Egne kommer lige oven paa Sommeren, pludselig kunde melde sig for Alvor og gjøre al Fremtrængen umulig. Termometret holdt sig nu under Frysepunktet.

Om Aftenen d. 18de kom vi paa Grund, men vare saa heldige atter at slippe los, og den 19de arbejdede vi os 50 Mil frem; men de følgende Dage gik det kun lidt frem ad. Den 28de September var en kold, men klar Morgen, og vi arbejdede os 4 Mil frem, men maatte saa fortøje. Jeg anede ikke denne Morgen, at det skulde være den sidste Gang i Aaret 1878, at Vega skulde gaa frem; thi tidligere havde vi haft grovere Is og større Vanskeligheder at kæmpe imod. Desuden stod der af de 4000 Mil, som Vejen udgjør langs den gamle Verdens Nordkyst, kun 120 tilbage, inden vi havde naaet Beringsstrædet.

I Førstningen vilde ingen tro paa en Overvintring, i det man haabede paa en Omskiften af Vejret og paa en Storm, som kunde bryde Isen. Kulden tiltog imidlertid, den nye Is, der sammenbandt Drivismassen, blev tykkere Dag for Dag, og Vejret vedblev at være stille og roligt. Altsaa — paa dette Sted skulde vi overvintré, hvor nordamerikanske Fangstfartøjer hvert Aar sejle frem i fuldstændig isfrit Vand flere Uger senere end den 28de September.

Vor *Overvintringsplads* ligger paa 67° 7' n. Br. og

173° 24' v. L., øst for Kap Jinredlin og omtrent midt imellem Koliutjibugten imod Vest og Kap Serdze Kamen imod Øst. Det er uden for en lige, lav og sandet Kyst, der er aldeles ubeskyttet for alle Vinde uden de sydlige. Da Expeditionen drog ud, tænkte jeg mig, at det vanskeligste Sted vilde være Kap Tjeljuskin og mulig desuden begge Kysterne af Tajmyrhalvøen. Alle de Efterretninger, vi havde, stemmede overens i, at Kysten imellem Kap Jakan eller Nordkap og Beringsstrædet er fuldstændig isfri om Sommeren og Efteraaret. Da vi lykkelig havde sejlet forbi Kap Tjeljuskin og da vi havde naaet Kap Jakan i god Tid, kunde vi med Sikkerhed regne paa allerede 1878 at naa Beringsstrædet. I Virkeligheden viste det sig dog, at Vanskelighederne opstod ved Kap Jakan, og at de bleve større og større, jo længere vi kom frem. Man kan derfor med Rette sige, at vi have været meget uheldige med Isaaret, og at vi under sædvanlige Forhold uden Vanskelighed vilde have naaet Beringsstrædet og strax derefter det store Hav. Nu maatte vi lade os nøje med paa den ene Sommer at have naaet hen imod Beringsstrædets Munding.

Som Vidnesbyrd for, hvorledes dette Farvand stiller sig i andre Aar, vil jeg nævne nogle Oplysninger, der skrive sig fra det nordamerikanske Admiralitet. Den 21de September 1867 naaede det amerikanske Barkskib Massachusetts, Kapt. Williams samme Længde som vor Overvintringsplads. Williams fortæller fremdeles i sin Rapport, at han er overtydet om, at der fra Midten af August til ind i Oktober ikke findes Is sønden for den 70de Breddegrad og vesten for den 170de Længdegrad, og at der knap gives noget Aar, i hvilket man ikke i September Maaned kan sejle i isfrit Vand imellem Nordkap og Beringsstrædet. Kapt. Niebaum, ogsaa en erfarne Sømand, fortæller, at Beringsstrædet er aabent til ind i November, og at han to Gange har gjennemsejlet det nævnte Stræde den 22de Oktober. I Aaret 1869 ankrede Barken Mary i Nærheden af vort Vinterkvartér den 8de Oktober og sejlede to Dage derefter til Beringsstrædet; ingen Is var da i Sigte.

Hvert Aar sejle flere smaa nordamerikanske Kystfartøjer langs Sibiriens Kyst til Nordkap og endnu vestligere for at drive Tuskhandel med de indfødte. Et Vidnesbyrd herfor er, at mellem alle de indfødte, som vi traf og som vel i alt gaa op til over 1000, ikke var en eneste uden at han forstod et eller andet engelsk Ord. Over 50 større Fartøjer, der drive Sæl- eller Hvalfangst nord for Beringsstrædet, sværme der omkring i alle Retninger.

Efter at vi vare indestængte, haabede vi i lang Tid atter at komme los og endnu samme Efteraar at kunne arbejde os igjennem den lille tilbagestaaende Del til Be-

ringsstrædet; men efterhaanden svandt dette Haab, og vi maatte altsaa for Alvor tænke paa den forestaaende Overvintring.

Efter at Vinteren var hengaact, lod Varmen længe vente paa sig, og først midt i Juni 1879 begyndte Sneen tydelig at mindskes Dag for Dag; i Førstningen af Juli var Landet for største Delen snefrit. Havisen smeltede ogsaa rask paa denne Tid, og i Nærheden af Fartøjet aftog Isens Tykkelse hver Dag med 1—2 Tommer, alt efter som Vinden var nordlig eller sydlig. Aabne Vaager og lange smalle Render begyndte at vise sig, nord og syd for Fartøjet. I Førstningen og i Midten af Juli stod der meget Vand paa Isen ind ad Kysten til, og det blev med hver Dag vanskeligere at vedligeholde Forbindelsen med Land. Den 18de Juli under en Søndenvind mær-

kede vi, at Linen paa vor Vandstandsmaaler viste bag ud, og strax efter saa vi Isen ind ad Landet til at skille sig fra det ydre Baand af Grundis. Vi satte Ild under Maskinen, og Kl. 3 $\frac{1}{2}$ om Eftermiddagen sattes Skibet i Gang. En halv Time senere vare vi inde i en Rende, der udvidede sig mere og mere, og inden Aften vare vi i et forholdsvis isfrit Hav. Vi kom los efter 9 Maaneders og 20 Dages Indestængning, uden ringeste Fare eller Møje og lige saa sikkert, som om vi vare gaede under Sejl fra en sædvanlig isfri Havn.

Søndagen den 20de Juli passerede vi Asiens østlige Forbjærg, Østkap, og vi havde da fuldstændig gjenmesejlet Nordøstpassagen. For at fejre denne Højtidelighed gave vi Salut, og Nationalflaget hejsedes paa Toppen.

Vegas Overvintring 1878—79,

af A. Hovgaard.

I September Maaned 1878 maatte vi under vor stadige Kamp med Isen nøjes med meget ringe Fremskridt. Indtil Bjørneserne ud for Kolymas Munding havde vi næsten overalt fundet en aaben Rende langs Kysten, ja undertiden endog sejlet i et helt Døgn uden at se Is; men nu begyndte Isen at blive tættere og sværere og lagde os Vanskeligheder i Vejen, der bleve større og større, jo længere vi kom øster paa. Vanskelighederne øgedes desuden derved, at Dagens Længde hurtig aftog; allerede i de første Dage af September havde vi været nødt til at ligge forstøvede ved en Isflage et Par Timer af Natten, hvilke vi gjerne benyttede til Skrabning af Havbunden o. desl., og i den sidste Halvdel af Maaned tvang Mørket os til at ligge uvirksomme 8 Timer af Døgnet, uden at regne den lange Tid, i hvilken Isen selv ved højlys Dag holdt os bundne til en Flage. Dag for Dag faldt „Beringsunds-Aktierne“, med hvilket Udtryk vi plejede at betegne Udsigten til at naa Beringsstrædet endnu i Aaret 1878. Efter vort lange tvungne Ophold ved Nordkap gik det især meget langsomt mod Øst, og vi vare næsten forbavsede, naar Skibet efter at have ligget stille nogle Dage kunde trænge et Par Mil frem.

Endelig naaede vi Koliutsjin Bugten, kom paa én Dag over den og ankrede den 27de September om Aftenen et Par engelske Mil syd for Kap Jinredlin tæt ved Stranden. En Rekognosceringsudflugt foretoges med Damp-

barkassen ud til Kap Jinredlin, og til vor store Glæde saa Farvandet øst for det Punkt forholdsvis rent ud. Da Beringsstrædet egentlig begynder ved dette Forbjærg, vare vi alle overbeviste om, at naar først dette Punkt var passeret, vilde vi være i et Farvand, der til langt hen paa Efteraaret holdtes rent ved Strømninger fra det store Hav, og for første Gang steg Beringsunds-Aktierne over Pari. Men om Natten forandredes pludselig de glimrende Udsigter, i det en stærk Strøm drev en Masse Is ind i Koliutsjin Bugten og drev ned mod Nordkysten af Tsjuktsjerhalvøen, saa at vi næste Dag efter nogle Timers Gang maatte forstøje ved en Isflage ud for Tsjuktsjerbyen Pittekaj, tæt østen for Kap Jinredlin. Den 29de flyttede vi os lidt længere ud fra Land og forstøvede Vega inden for et stort grundstødt Isstykke, der laa paa 5 $\frac{1}{2}$ Favn Vand omtrent en engelsk Mil fra nærmeste Strand. Den stadige nordlige Vind førte mere Is ind og tvang os til at blive, hvor vi vare, og imidlertid arbejdede Kulden langsomt, men sikkert paa vore Lænker, saa at vi allerede den 1ste Oktober kunde gaa paa den nydannede Is. Tættere og tættere droges Lænkerne om os, og kun nærmest omkring Skibet holdt dettes Varme lidt aabent Vand. Zoologerne forsømte ikke Tiden til at drage med Net i det aabne Vand; thi paa en saadan Rejse maa ethvert tvunget Ophold strax benyttes, da man jo ikke véd, hvilket Øjeblik man kan komme videre, og