

II.

## Forslag

til

en fra Søsiden foretaget Undersøgelse af

# Grønlands Østkyst

af

**C. O. E. Normann,**

Capitain i Flaaden.

---



Om faa Lande paa den nordlige Del af vor Klode vide vi saa lidet som om Grønlands Østkyst. Store Strækninger, der aldrig ere betraadte af Europæere, vente endnu her paa at blive kaartlagte, medens den Del, der hidtil er bleven undersøgt, paa en enkelt, begrændset Plet nær, maa siges kun at have været Gjenstand for en overfladisk Undersøgelse, indskrænket til Kystens yderste Contourer, og ladende de utallige, dybt i Landet indskjærende Fjorde fuldstændig upaaagtede. Intet Polarland søndenfor den 75de Bredeparallel er os saa ukjendt som det; ja flere andre, der strække sig ud over den 80de Bredegrad, som Spitsbergen og den nordlige Del af Parry-Archipelaget, kjende vi langt nøjere, og dog er Øst-Grønland det af samtlige Polarlande, som ligger Europa nærmest og utvivlsomt udøver den største Indflydelse paa dets Klima, idet Afstanden i lige Linie er under 300 danske Mil, medens dets sydligste Kyst ligger paa Brede med Norges og Sveriges folkerigeste Byer: Bergen, Christiania og Stockholm.

Grunden til, at Landet, trods dette, og trods de uhyre Summer, der til forskjellige Tider, men navnlig da i dette Aarhundrede, ere blevene anvendte paa at udvide vort Kjendskab til Polarregionen, endnu henligger saa ukjendt og saa upaaagtet, maa nærmest søges i den store Vanskelighed, der er forbundet med at naa Kysten, og den liden Udsigt, denne frembød til Løsningen af de store Problemer, som særlig have ligget for, nemlig at finde en Vej til den modsatte Halvkugle eller naa Nordpolen.

En anden Aarsag er, at Grønland, eller i det mindste den sydligste og nærmeste Del af samme, regnes som tilhørende den danske Krone, hvorfor Danmark af de andre Nationer maatte betragtes som det Land, hvem det fremfor alle paa-hvilede at løse Spørgsmaalet, og hvem man vilde tilføje en Fornærmelse ved at paanøde en Hjælp, som ikke var begjært. At man her til en Tid har havt ligesom en Følelse af denne Forpligtelse, fremgaar bl. A. af, at den eneste Opdagelses-Expedition, der i dette Aarhundrede er udgaaet fra Danmark, — den, som, ledet af Capitain W. A. Graah, med den Opgave at undersøge Østgrønlands Sydkyst, strakte sig over Aarene 1828—31, — nærmest var dikteret af de af den yngre Scoresby i 1822 foretagne Opmaalinger af Kysten mellem  $74^{\circ}$  og  $70^{\circ}$  Br., hvortil mulig føjede sig en Ængstelse for, at disse skulde blive udvidede syd efter, og Danmarks Højhedsret til Landet (der kun ved et Tilfælde var bleven reddet) derved skulde fortabes. Beroliget for denne Frygt ved Graahs Beretning om ikke at have truffet Spor af de gamle Nordboere, hvis Østerbygd man formodede maatte findes paa Landets sydøstlige Kyst, og ved hans Meddelelse om, at Landet kun havde en saa sparsom eskimoisk Befolkning, at en Handelsforbindelse med den, udover den alt via Cap Farvel bestaaende, ikke vilde betale sig, slog man sig tiltaals med Bevidstheden om det gjorte Tilløb, og, naar bortsees fra de Forsøg, man i de seneste Aar har foretaget med «Fylla» og «Ingolf» paa at bestemme Kystlinien eller rettere Iskanten, har Øst-Grønland fra dansk Side i de sidste 50 Aar henligget, om muligt, endmere upaaagtet end nogensinde tidligere.

Betragte vi hele Kysten fra C. Farvel og Nord efter for at undersøge, hvor meget af denne, der er os bekjendt, bliver Resultatet:

1) Strækningen mellem Cap Farvel og  $65\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. er i Aarene 1829 og 30 undersøgt af Graah paa hans omtalte Expedition, og Kystens Contourer ere af ham blevene kaartlagte. Men trods den glimrende Udholdenhed og det Mod, vor berømte

Landsmand ved dette Arbejde lagde for Dagen, trods hans utrolige Flid og Selvopofrelse, lykkedes det ham kun at give os et Billede af selve den yderste Kyst; til de dybt indskjærende Fjorde formaaede han ikke at udstrække sin Virksomhed, da han stod ganske ene om hele Arbejdet, og, naar undtages Ekalumiut- og maaske tildels Auarket-Fjorden, kunne samtlige Fjorde paa denne Del af Østkysten siges at trænge til en fornyet Undersøgelse.

2) Fra Danebrogsøen, det yderste af Graah naaede Punkt (c.  $65\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br.), og lige til Cap Brewster, Nord for  $70^{\circ}$  Br., er Østkysten af Grønland, saavidt bekjendt, aldrig bleven betraadt af nogen Europæer. Det er en Kyststrækning, som, bortset fra alle Indskjæringer og Fjorde, med andre Ord i lige Linie, indtager ikke mindre end 120 danske Mil, og som tilmed er den Del af Landet, der ligger Europa nærmest. Kun ganske enkelte Punkter paa denne udstrakte Kyst ere blevne tilnærmelsesvis bestemte fra Søen, men til den større Del af den hele Strækning have vi ikke stort mere Kjendskab end til Landene umiddelbart ved Nordpolen, og dog er Middelfstanden fra denne Del til vort nordlige Biland Island ikke større end nogle og fyrretyve Mil, medens den paa sine Steder endog svinder ind til ikke meget over 30, saa at vore nordiske Forfædres Udsagn om, at de, naar de befandt sig midt paa Havet, samtidig kunde see begge Lande — Jökelen paa Blasærk og Jökelen paa Hvidsærk — saalangt fra er usandsynligt, at det maaske en Dag vil bekræfte sig (forsaavidt det da ikke alt er bekræftet ved Udsagn fra de forliste Hvalfangere i 1777), om end for et noget andet Parti af Island end det, man hidtil udelukkende har havt Opmærksomheden rettet imod.

3) For vort Kjendskab til Kyststrækningen mellem  $70^{\circ}$  og  $72\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. ere vi udelukkende den bekjendte engelske Hvalfanger Wil. Scoresby den Yngre Tak skyldige; thi ene ham maa det tilskrives, at ikke ogsaa denne Strækning antydes af en blank Plet i Kaartene. Naar man imidlertid erindrer, at

Scoresby havde andre Maal at forfølge end at aflægge Grønlands Østkyst, som han kun kunde skjænke en underordnet Opmærksomhed, at hans Ophold under den netop her meget indskaarne Kyst var indskrænket til omtrent en Maaned, og at han kun enkelte Gange, og hver Gang kun for nogle Timer, fik Lejlighed til at sætte Fod paa det opdagede Land, vil man kunne forstaa, at der ogsaa for denne Kyststræknings Vedkommende er saare, saare meget, der endnu kan trænge til at blive undersøgt.

4) Det næste Afsnit af den grønlandske Østkyst, mellem den 72de og den 75de Bredeparallel, er utvivlsomt den Del af hele Strækningen, som maa siges at være nøjagtigst undersøgt. Den er kaartlagt af Scoresby (1822), Sabine og Clavering (1823) og var i 1869—70 Gjenstand for den 2den tyske Nordpols-Expeditions omhyggelige Efterforskning. Enkelte af de dybe Fjorde, som Havet indskjærer, bleve tildels undersøgte, og, om end ogsaa her endnu noget staaer tilbage, kan dog denne Strækning, og den umiddelbart Nord for samme, indtil  $77^{\circ}$  N. Br. beliggende, der ligeledes bestemtes af Tydskerne, siges at være saaledes behandlet, at man foreløbig maa kunne slaa sig tiltaals dermed. Hvad derimod angaar Kysten længere mod Nord, da er vort Kjendskab til den lig Nul. Hvor langt den strækker sig, om Grønland fortsættes over Nordpolen eller afsluttes Øst for det af Englænderne under Nares (1876) opdagede C. Britannia, er ubekjendt. Kun under  $78\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br. findes for Østkystens Vedkommende endnu et enkelt antydet Punkt. Det er: «'t land opgedaen van Lambert Anno 1670».

At der saavel fra dansk som fra fremmed Side er gjort saa lidt for at faae navnlig den sydlige og mellemste Del af den østgrønlandske Kyststrækning bestemt, maa, som alt berørt, for den væsentligste Del tilskrives Isforholdene, der sikkert faa Steder paa Jorden frembyde større Vanskeligheder for Sejlladsen at overvinde. Som en uhyre mægtig Flod strømme det egentlige Polarhavs frosne Masser langs denne Kyst Syd efter, og

ved den er det hovedsagelig, at det Overmaal af Is, der er produceret i Polarbassinet, udtømmes og føres til mildere Egne for at opløses; thi mod det ere de andre Udløb fra det store nordlige Bækken, Beringsstrædet og Baffinsbugten, for næsten intet at regne. Ved sit Udspring fra Polarbassinet opfylder Strømmen hele Havet mellem Grønland og NV. Spitsbergen; men, efterhaanden, som Masserne komme Syd efter, tære Vind, Varme, Sø og Strøm paa dem og reducere deres Volumen i betydelig Grad. Ismasserne, der endnu i Sommermaanederne under Spitsbergen optage et Bælte af 60—70 danske Mil i Brede, ere tværs af Island som oftest svundne ind til under det halve, og, naar de naa Cap Farvel, vil der i Reglen næppe være en Rest tilbage paa 10—20 Mil, men ofte endog kun paa 4 à 5 Mils Brede.

Ikke alene som Følge af Vejr og Vind, men ogsaa paa Grund af Aarstiderne, er der selvfølgelig betydelig Forskjel paa Isens Mægtighed og Iskantens Beliggenhed, og der kan indtræde gunstige og ugunstige Isaar. Stadig ere imidlertid Ismasserne, bortset fra Vindforholdene, de samme Bevægelseslove, der føre dem mod Syden, underkastede, og man vil næppe tage meget Fejl, naar man anslaar den Hastighed, hvormed de styre afsted i denne Retning som Følge af Strømmen, til en gennemsnitlig daglig Distance af 8—12 Kvartmil paa en SV.lig eller SV. t. S.lig Cours. Hastigheden synes mindst om Sommeren og længst nordpaa; den tiltager mod Efteraaret, og efterhaanden som Ismasserne nærme sig Islands Kyst. Den er større for Yderkanten af Isen end for Midten og for den Del, som er Grønland nærmest; men Bevægelsen synes aldrig ganske at ophøre under Landets Østkyst, med mindre at Isen standses ved at tage Grund, komme ind i Kyst-Idvandet eller ved at fryse fast til Landkanten. Der er vel en Tid — fra Oktober til Februar — paa hvilken Isen ikke gaar rundt om Cap Farvel, hvad der kunde friste til den Antagelse, at Isen under Østlandet en Tid standsede i sin Bevægelse, men dette

stadfæstes ikke af Erfaringen. De Skibe, der have været saa uheldige at komme fast i Isen Øst for Grønland, have fortsat deres Drift med denne, hvadenten det var Sommer, seent Efteraar, ja selv Vinter uden væsenlig Forskjel. Besætningen fra «Hansa», der den 19de Oktober 1869 knustes i Isen under  $70^{\circ} 52'$  N. Br., befandt sig saaledes med denne den 6te Maj 1870 paa  $61^{\circ}$  Br. i Nærheden af Cap Farvel.

Det kunde synes naturligt med det Maal for Øje at arbejde et Skib ind til den grønlandske Østkyst, naar der tilføjedes «ligemeget hvor», at man da valgte den sydligere Del af denne til Angrebsfelt; thi baade er Klimaet mildere, Kystfjordene her af den Grund tidligere tilgængelige, og, hvad der navnlig falder i Øjnene, Isbæltet betydelig smallere end længere Nord paa. Man havde her endvidere Island at falde tilbage paa baade for at forsyne sig og for at reparere, om der mulig skulde tilstøde Skibet noget, saa at man foreløbig maatte opgive Fremtrængningsforsøgene; her var man ogsaa nærmest ved den antagne Østerbygd, Maalet for saamegen Søgen, og her, kunde man antage, var det Punkt, mod hvilket de gamle Nordboere satte Cours, naar de agtede sig til Landet. Hvad Under derfor, at alle tidligere Forsøg rettedes mod denne Del af Kysten, og at endnu mange mene her at have det rette Angrebepunkt. —

Resultaterne af en Række Forsøg have imidlertid godtgjort, at Grønlands Østkyst paa Strækningen Syd for den 70de Bredegrad er saa langt fra at være let tilgængelig, at endnu Ingen, saa vidt vides, nogensinde har iværksat en Landing paa denne. David Danell synes at have været den, som har været Landet nærmest, idet han, saafremt «Udtoget af Christian Lunds Indberetning til Kong Frederik d. III.» staaer til troende, d. 6te Juni 1652 under  $64^{\circ} 50'$  N. Br. kom nogle Øer under Kysten paa 1 Kvartmil nær. Det følgende Aar var han langtfra saa heldig. Lieutenant Richards Forsøg med Galiothen «Vest Vlieland» i 1729 mislykkedes, uden at vi



vide, hvor nær han kom Kysten. Løwenørn fik i 1786 med Skibet «Grev Ernst Schimmelmann» kun netop Landet i Sigte, og Egede med «den nye Prøve» kom samme Aar (20. Aug.), da han var heldigst, ikke Kysten nærmere end  $2\frac{1}{2}$  Mil, medens han det følgende Aar med det samme Skib og «Hvidfisken» maatte nøjes med at iagttage den i 6 à 8 Mils Afstand, skjøndt han forsøgte Fremtrængen fra 1ste April til 1ste Oktober og hverken lod det mangle paa Udholdenhed eller Mod. Jules de Blossenville fandt med alle ombord i «la Lilloise» rimeligvis sin Grav mellem Isen under denne Del af Kysten i August 1833, medens de Forsøg, som anstilledes de følgende Aar med Corvetten «la Recherche», for muligt at opsøge ham, vare af den Natur, at de ikke bidroge til at skaffe nogensomhelst Oplysning om Øst-Grønland. I Juli 1860 lykkedes det ikke Sir Leopold McClintock med «Bulldog» at komme Cap Walløe nærmere end 6 danske Mil, og Allen Young, med den stærke, isbyggede «Fox», kunde samme Aar i September ikke komme Cap Bille paa tættere Hold end  $2\frac{1}{2}$  danske Mil. Ganske vist siger Oberst Taglione Shaffner, at han i Oktober 1859 med Sejlskibet «Wyman» har været i Mundingen af Lindenows Fjorden uden at træffe Spor af Is; men, bortset fra denne Fjords Beliggenhed umiddelbart Nord for Cap Farvel, turde denne Udtalelse dog være temmelig tvivlsom, eftersom der ikke foretoges nogen Landing, og mulig af samme Værdi som Oberstens Udsagn om, at han paa Syd-Grønland ikke havde fundet saa megen Sne, at man deraf kunde trykke en Snebold.

Mere paalidelige ere Efterretningerne om de private engelske Forsøg i de paafølgende Aar. Uagtet Dampen var tagen til Hjælp, og et til Isfart stærkere Skib ingensinde svømmede paa Vandet end «Erik Raude», ødslede Anthony Gibbs & Sons i 1865 dog store Summer til ingen Nytte i Danmarksstrædet; thi trods al anvendt Dygtighed og Mod, trods de med Isnavigeringen mest erfarne Førere, formaaede man lige saa lidt dette Aar som

i 1863, da man anstillede lignende Forsøg med to almindelige Jerndampere «Carolina» og «Baron Hambro», at naa den østgrønlandske Kyst og landsætte Taylers Expedition, der havde den danske Regerings Concession til at handle med Østlændingerne. Til Slutning skal kun erindres, at «Ingolf», der i 1879 bestemte enkelte Punkter af Landet mellem  $69^{\circ}$  og  $66^{\circ}$  N. Br., havde et 6 Mil bredt, fuldstændig tæt Isbælte mellem sig og Landet, da den var Kysten nærmest.

Vende vi os til den Nord for den 70de Bredeparallel liggende Del af den østgrønlandske Kyst, finde vi Forholdene her af følgende Natur. Allerede Henry Hudson havde 1607 paa sin første Rejse Landet i Sigte mellem  $70^{\circ}$  og  $73^{\circ}$ , og hans «Cape Hold with Hope» maa utvivlsomt søges her. Senere gjæstede hollandske Hvalfangere Landet eller kom det idetmindste forholdsvis nær, som man kan see alt af Gerrit van Keulens ældre Kaart, hvor man træffer «t land van Broer Ruys opgedaen Anno 1655» (under  $73\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br.), «t bay van Gale Hamkes opgedaen Anno 1654» ( $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br.), «t land van Edam opgedaen 1655» ( $77^{\circ}$  N. Br.) og endelig det omtalte «land van Lambert opgedaen 1670» ( $78\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br.). I forrige Aarhundrede (1761) vides en dansk Hvalfanger, den senere Raadmand i Boldixum paa Østerland-Føhr, Volquart Bohn, med et tydsk eller hollandsk Skib at være trængt ind i en af Grønlands dybe Fjorde omtrent paa disse Højder (rimeligvis den nu efter Scoresby benævnte; thi Bohn antyder Bredden  $70^{\circ} 40'$ , hvad der falder nærmest sammen med denne Fjords, hvis Munding ligger under  $70^{\circ} 20'$  til  $70^{\circ} 25'$ ), og at have Landet i Sigte i dette Nabolag var ikke nogen ualmindelig Begivenhed for de talrige Hvalfangere, der gjæstede Nordhavet; de havde imidlertid ikke nogen Interesse af at trænge frem til Kysten. Scoresby den Yngre er den første, om hvem vi vide med Bestemthed, at han her har berørt Landjorden. I Begyndelsen af Juli 1822 trængte han, tillige med flere andre engelske Hvalfangere, igjennem Isen ind til Kysten, som han alt i Juni havde

havt i Sigte, og i Dagene mellem 24de Juli og 11te August landede han paa 4 forskjellige Punkter mellem  $70^{\circ} 12'$  og  $72^{\circ} 10'$ , hvorved det lykkedes ham, som alt berørt, saa nogenlunde at kaartlægge denne Strækning og give et Rids af den saavel N. som S. derfor beliggende Kyst mellem  $69\frac{1}{2}^{\circ}$  og  $74^{\circ}$  N. Br. Ligesom Scoresby med «Baffin», fandt Sabine og Clavering, der det følgende Aar ombord i «Griper» gjæstede Landet noget nordligere ( $73^{\circ}$ — $75^{\circ}$  N. Br.), med det Maal for Øje at anstille magnetiske Observationer, ingen større Vanskelighed ved at trænge gennem det Kysten omgivende, udstrakte Isbælte, og indenfor dette traf de et forholdsvis rent Landvand, der tillod dem at bevæge sig med forholdsvis Frihed. «Griper» laa i længere Tid tilankers under Sabine-Øen ( $74\frac{1}{2}^{\circ}$  N. Br.) og opholdt sig i det hele over 5 Uger under Kysten, fra hvilken den paa een Dag — omtrent under  $72^{\circ}$  N. Br. — slap lige tilsøs. I Trediverne vides idetmindste den tyske Hvalfanger-Capitain Haake at have naaet Land under denne Kyst (i Juli 1831 under  $74^{\circ}$  N. Br.), og i 1869 blev den Basis for Capt. Koldeweys Forsøg paa Fremtrængen til høj nordlig Brede med Damperen «Germania», et Forsøg, der ikke kronedes med forønsket Held, men som vi kunne takke for den overvejende Del af vort Kjendskab til Landet mellem  $75^{\circ}$  og  $77^{\circ}$  Br. og for Opdagelsen af den lange, dybe Frantz Josephs Fjord. Den skotske Hvalfanger Capitain David Gray, der alt i 1868 (Slutningen af Juli) havde været inde i Scotts Inlet ( $73^{\circ} 30'$  N. Br.), har senere i Aarene 1874—76 med sin Damper «Eclipse» gjentagne Gange besøgt Farvandene umiddelbart under denne Del af Kysten, og, ihvorvel han ikke har landet, mener han dog (og han er en Autoritet, hvis Ord ikke kunne drages i Tvivl), at, havde han havt dette til Hensigt, vilde det næppe have frembudt større Vanskeligheder. Af Expeditioner, udrustede med det Maal at naa Grønlands Kyst paa disse Breder, vides to at være mislykkede, nemlig Koldeweys Forsøg i 1868 med Jagten «Grønland» (1ste tyske Nordpols Expedition), der ikke formaaede at trænge gennem Isen,

og Capitain Hegemanns Forsøg paa at bringe det til «Germania» i 1869 anskaffede Kulskib, Sejlskonnerten «Hansa», til den østgrønlandske Kyst, hvilket havde Skibets Undergang og Mandskabets Drift paa en Isflage til Cap Farvel tilfølg. Begge de omtalte Skibe vare imidlertid saa svagt byggede, at de aldrig burde have vovet sig ind i Isen.

Grunden til, at Kysten mellem  $70^{\circ}$  og  $75^{\circ}$  er saa meget lettere at nærme sig end saavel den nordligere som sydligere, udleder jeg af følgende Aarsager:

1) Isen har her mere Plads at udbrede sig paa end saavel Norden- som Søndenfor. Paa førstnævnte Sted indpresses den mellem Grønland og Spitsbergen, paa det sidstnævnte mellem Grønland og Island.

2) Gofsstrømmen løber mellem  $70^{\circ}$  og  $75^{\circ}$  parallel med Polarstrømmen. Dette er ikke Tilfælde længer Nord paa, idet de to Strømme i Spitsbergens Nabolag mødes under en temmelig betydelig Vinkel, der nødvendigvis maa bevirke en Sammenstuvning af Ismasserne i den sidste. I Danmarksstrædet finder rimeligvis et lignende Forhold Sted. Det er bekjendt, at en Gren af en ækvatorial Strøm skjærer sig Syd fra op mellem Island og Grønland, og at en Del af denne echapperer Nord og Øst om førstnævnte Ø (Irmingers Strøm). Men den kan ikke gjøre dette uden først at have maattet udøve et Sidetryk paa Polarstrømmen, med andre Ord sammenstuvet denne mod den grønlandske Kyst, thi ogsaa her mødes de to Strømme under en større Vinkel. Jeg troer imidlertid ikke, at hele den varme Strøm bøjes i østlig Retning; thi betydelig Vest for Island har jeg, mellem  $59^{\circ}$  og  $61^{\circ}$  N. Br., paa flere Rejser til Grønland iagttaget en vestsættende, varm Strøm. Har jeg ikke skuffet mig i saa Henseende, vil denne Strøm kunne forklare, hvorfor Isen ogsaa søndenfor Indsnævringen i Danmarksstrædet presses saa haardt mod den grønlandske Kyst, at end ikke vestlige Storme formaa at aabne den.

3) Jordens Rotationsbevægelse presser Strømmen,

altsaa ogsaa Isen, stærkere mod Vest, det vil in casu sige mod Land, jo mere man kommer Syd efter.

4) Ifølge Scoresby ere sydvest-, vest- og nordvestlige Vinde fremherskende for Sommermaanederne i Polarhavet mellem  $70^{\circ}$  og  $79^{\circ}$  Br. Disse maa bidrage til at sætte Isen fra Land paa den omtalte Strækning. I Danmarksstrædet synes østlige og nordøstlige Vinde at være de raadende paa samme Aarstid.

5) Mellem  $70^{\circ}$  og  $75^{\circ}$  N. Br. ligge paa Grønlands Østkyst de store, dybe Fjorde: Scoresbys Sund med Halls Fjord og Hurry Sund, Davys Sund, Flemming Fjord, Frantz Joseph Fjord, Ardencaple Inlet o. s. v. Den ud af disse løbende Strøm, der ikke kan være ringe i Sommermaanederne, naar Snemasserne smelte, maa bidrage til at sætte Isen fra Land, skabe et Kystvand og lette Besejlingen. For den sydlige Kysts Vedkommende gives der, saavidt os bekjendt, ingen Fjorde, der kunne maale sig med disse.

6) Isen er større, det vil sige mere ubrudt, jo længere man kommer Nord paa; der bliver derved paa en Maade mere Plads til at bevæge sig mellem Flagerne, end naar disse ere sønderdelte. Endvidere synes Isfjeldene, der hæmme Storisens i dens regelmæssige Vandring og ofte have fremkaldt Skibes Forlis ved deres fra den afvigende Bevægelser, at optræde i langt mindre Antal Nord for den 72de og 73de Bredegrad, end længer Syd paa. Deres Hjem paa Grønlands Østkyst synes hovedsagelig at ligge søndenfor den 70de Bredeparallel.

Spørges der altsaa: paa hvilket Punkt af Grønlands Østkyst vil en Landing lettest kunne iværksættes, da vil den, som er fortrolig med Naturforholdene under dette Land, kun kunne give eet Svar, og det er det, som fremkommer ved en Sammenstilling af Resultaterne af de talrige Forsøg, nemlig, at det er rimeligt, at det vil lykkes at trænge gennem Isen ind til Land Nord for  $70^{\circ}$  Brede, eller maaske rettere

mellem 72° og 74° Br., men at det er meget problematisk, om det lader sig iværksætte andetsteds.

Selvfølgelig kunde det ikke falde Nogen ind, hvis Formaalet med en Expedition til Øst-Grønland kun var at undersøge dettes sydligste Kyst, da at foreslaa en Fremtrængen med Skib til Landet under 70—74° N. Br. med derpaa følgende Expedition langs Landet til dettes sydlige Del. En Opgave som den angivne vilde løses langt lettere, bedre og i alle Tilfælde langt billigere ved at udruste Konebaade i Julianehaabs Distriktet og sende disse rundt om Cap Farvel eller gennem Prinds Christians Sund til Østkysten, ganske som Tilfældet var med den Graahske Expedition i sin Tid. At gribe Undersøgelserne an med Skibe kan der formentlig først blive Tale om, naar de skulle udstrækkes over det yderste Punkt, som man antagelig kan naa med Konebaade sydfra, og dette Punkt vil sikkert noget nær falde sammen med den nordligste Plads, til hvilken det lykkedes Graah at trænge frem. Først naar Undersøgelsen drejer sig om den Del af Kysten, der ligger N. for den 65de eller 66de Bredegrad, tilfalder Virksomheden Skibet, men netop for denne Del er det ogsaa, at man trænger mest til Oplysninger.

En omhyggelig, videnskabelig Undersøgelse af Grønlands Østkyst mellem Cap Farvel og den 72de—73de Bredeparallel (under hvilken vore nordligste Colonier paa Vestlandet ligge, og som turde være en passende Afslutning) vilde formentlig lettest og bedst lade sig udføre, naar den deltes i 2 Afdelinger: en Skibsexpedition og en Konebaadsexpedition. Opgaven for den sidste skulde være en fornyet Opmaaling og Undersøgelse af Landet mellem Sydspidsen og Cap Dan, der navnlig medtog Bunden af de talrige Fjorde, medens der for den første skulde være forbeholdt Strækningen mellem Cap Dan og den nordligste Plads, man maatte bestemme sig for.

Med Hensyn til Konebaads-Expeditionen Syd fra, da antager jeg, at denne maa udføres paa lignende Vis som den Graahske, kun bør den være bedre udstyret, helst raade over

2 Baade og mindst tælle 2 eller 3 europæiske Medlemmer, (1 Officer og 2 Videnskabsmænd), forøvrigt Grønlændere. Depoter til Expeditionen bør udføres, enten forinden denne sætter sig i Bevægelse eller samtidig hermed, idet man kan medtage 1 à 2 Konebaade, ladede med Fornødenheder, som oplægges paa passende Steder paa den sydlige Del af Østkysten, hvorefter da disse Baade retournere til Vestlandet. Jeg antager ikke, at Expeditionen vil kunne nøjes med een Saison, men anseer mindst to for fornødne. Iøvrigt turde videre Udtalelser angaaende denne Expedition, hvis hele Charakter angiver sig selv, ansees for overflødige. Derimod skal jeg tillade mig at udvikle den formentlig heldigste Maade, paa hvilken den anden Del af Opgaven, der omfatter Kysten Nord for  $65^{\circ}$ — $66^{\circ}$  Brede, kan løses.

For at tage en Kamp op med Polarisen, saaledes som den forekommer i sin noget nær værste Form, hvad Tilfældet er under Grønlands Østkyst, er det nødvendigt at kunne raade over et stærkt og kraftigt Træ-Skrueskib, forsynet med Ishud, langskibs og tværskibs Forbindinger, Skrue til at hejse, Ror til at løfte, ikke for fyldigt i sine Linier, ikke for langt, ikke mere dybtgaaende end højst nødvendigt, kort sagt, hvad man benævner et første Klasses Isskib. Det maa have et betydeligt Sejlareal, en Maskinkraft, der formaar at bringe det gennem Vandet med 6 à 7 Mils Fart under et Minimum-Forbrug af Kul, og Beholderne til disse maa kunne rumme saameget, at Skibet ved Rejsens Begyndelse har tilstrækkeligt til mindst 15 à 20 Etmaal. Skibet maa endvidere have Plads til en Besætning paa c. 30—35 Mand og Rum til Proviant for disse for et Tidsrum af 3 Aar.

Danmark ejer intet saadant Skib, og næppe vil noget dansk Fartøj, henhørende til Orlogs- eller Coffardimarinen, kunne indrettes dertil. Skibet maa altsaa anskaffes fra Udlandet eller bygges fra nyt. Fartøjer egnede til Farten ville mulig være tilfals i de skotske Hvalfangerhavne (Aberdeen, Peterhead, Dundee,

hvorfra Capitain Nares «Discovery» var udgaaet) eller i Norge (Tønsberg, Christiania). Som Antydning af Prisen for et saadant Skib kan tjene, at Nordenskiølds «Vega», der med nogen Forbinding og Fortømring rimeligvis vilde kunne have gjort Fyldest, i dette Foraar solgtes for 104000 Kroner; dog turde Priserne nu, efter det sidste overordenlig gunstige Fangst-aar, rimeligvis stille sig en Del højere. Et nyt Skib, der tilfredsstillede Fordringerne, vilde sandsynligvis næppe kunne erholdes under 250 à 300000 Kroner.

Antages Skibet anskaffet og indrettet, bør man skride til Udrustningen af den forestaaende Expedition. Angaaende denne skal jeg tillade mig at fremføre nogle Bemærkninger, der vedrøre Punkter, i hvilke den formentlig maa afvige fra tidligere Opdagelsestogter til de nordlige Farvande.

En Expedition, der har til Formaal at undersøge den grønlandske Østkyst, maa, mere end noget andet arktisk Rejse-foretagende, være henvist til at leve af det Lands Produkter, i hvilket den befinder sig; thi Forholdene ville nødvendigt føre dette med sig. At trænge frem med Skib langs hele den ukjendte Kyst Nord for 65° Brede, vil sikkert vise sig ugjærligt; den større Strækning maa formentlig undersøges med andre Midler, enten Slæder eller Fartøjer, og, da de Vejlængder, det her drejer sig om, ere saa betydelige, kan der som Regel næppe være Tale om at medbringe alle de Provisioner, der ere nødvendige for at tilbagelægge dem. Man maa tildels selv forskaffe sig disse, man maa, som Eskimoen, leve af Sælfangst og Jagt, og, da man ej heller kan medbringe Bygningsmateriale paa en saadan Rejse, maa man bekvemme sig til ogsaa at bo som Eskimoen i Jordhytter eller Sne-Igloer Vinter og Foraar, og i lette Telte den øvrige Del af Aaret. At dette kan lade sig udføre, derfor tale saavel Graahs Erfaringer som de Lærdomme, flere af de talrige arktiske Expeditioner under langt ublidere Vejrlig, end her kan ventes, have givet os. Den sidste af disse, Lieutenant Schwatka's nys af-



sluttede Rejse fra Hudsons-Bugten til Backs-River og King Williams Land, giver navnlig i saa Henseende en fortrinlig Lære. I et Land, der sikkert ikke yder mere, end Østkysten af Grønland, forlod han Stationen paa Depôt Island med kun 1 Maanedes Proviant og skaffede sig det øvrige til et 11 Maaneders Ophold for sig og sit Følge alene ved Hjælp af Jagten. Det er bekjendt, at Østkysten ikke mangler Vildt (Rener og Moskusoxer) i den nordlige Del, men formentlig vil dog Sælfangsten være den, til hvilken man navnlig maa tage sin Tilflugt.

Det er med dette for Øje, at jeg antager det for nødvendigt, at den Expedition, der udrustes til Undersøgelse af den nordlige Del af Kysten, ledsages af mindst 2 à 3 dygtige ogsaa med Vinter-Isfangst og Hundekjørsel bekjendte Fangere. Da man ikke tør gjøre Regning paa at skaffe sig disse blandt Østlænderne, bør de tages fra Vestkysten og følge Skibet paa dets Udrejse.

Det tør endvidere antages, at intet Fartøj vil vise sig saa hensigtsmæssigt til Expedition langs Landet som den grønlandske Konebaad. Den rummer meget, stikker lidet i Vandet og er let at sætte paa Land, lutter uvurderlige Egenskaber for et Arbejdsfartøj paa et saadant Togt; men, skal den udbedres, hvilket jævnligt vil indtræffe, kan dette kun udføres af Hænder, der ere kjendte med grønlandsk Skindarbejde. Det vil derfor være nødvendigt at sikre sig et Par grønlandske Fruentimmer som Deltagere i Expeditionen. De ville kunne udføre Arbejdet som Roersker, ville kunne besørge Kogearbejde, sy Klæder og reparere Baadene, saa godt som Nogen, og i det hele ville de paa et slikt Togt gjøre bedre Fyldest end nogen europæisk Matros.

Til Togter for at undersøge det omliggende Land og til at udføre Proviantdepoter vil det være ønskeligt, især i den første Vinter, at Expeditionen er forsynet med Hunde til Slædekjørsel. Der kan næppe være Tvivl om, at disse maa kunne finde udstrakt Anvendelse paa Isen i Vintermaanederne og mulig

paa Landjorden, saa længe denne er dækket af Sne. Man vil ganske vist paa den paagjældende Kyststrækning flere Steder træffe Indfødte, og disse holde utvivlsomt Hunde (Scoresby og Tydskerne fandt, som bekjendt, mange Spor af hundeholdende Eskimoer, og Clavering havde endog Lejlighed til at gjøre Bekjendtskab med nogle Familier saa nordlig som  $74^{\circ}$  Br.); men jeg antager, at man næppe bør regne paa nogen synderlig Assistance af Kystens Beboere, ihvorvel det ikke skal fejle, at man ved Hjælp af de sædvanlige grønlandske Handelsvarer, der sikkert ikke i stor Mængde naa hertil, vil kunne tiltuske sig mangan en Nødvendighedsartikel.

Ere de nødvendige Forberedelser truffene, bør Skibet afgaa saa betids, at det kan være udfør Iskanten, omtrent i Højde med Jan Mayn, i Begyndelsen af Juli. Skal det selv afhente de til Expeditionen nødvendige Indfødte, Baade og Hunde ved en af Mellemlonierne i Vest-Grønland, hvilket turde være heldigst, da Officerer og Mandskab derved faae forøget Lejlighed til at gjøre sig bekjendte med Skibets Egenskaber og mulig ogsaa til at see lidt Isnavigering, maa det forlade Kjøbenhavn omtrent d. 1ste Maj. Nordkysten af Island anløbes for at complete Kulbeholdningen.

Fra Jan Mayn sættes Coursen ind i Isen, saaledes at man bestræber sig for at naa den grønlandske Kyst paa det lettest tilgængelige Punkt mellem  $72^{\circ}$  og  $74^{\circ}$  N. Br. eller, hvis Omstændighederne maatte tillade det, endnu sydligere. Efter hvad tidligere er anført, maa det antages, at man med temmelig Sikkerhed kan paaregne, at en kraftig Damper vil kunne gjenne-trænge Isbæltet paa det omtalte Strøg i Løbet af Juli Maanedes sidste Halvdel. Muligvis kunde det lykkes tidligere, men Landisen kan, efter de Erfaringer, man har, ikke ventes brudt før dette Tidspunkt, og Fjordene, der skulle afgive Ly for Skibet, ville ikke forinden være tilgængelige.

Saasnart Lejlighed gives, søger man derefter at arbejde sig sydpaa langs Kysten. Scoresby mente i 1822, da han be-

fandt sig i Munden af den efter hans Fader opkaldte Fjord, at kunne udtale, at der herfra næppe vilde være noget til Hinder for med et Skib i Løbet af 4—5 Uger at arbejde sig mellem Isen og Landet ned til Cap Farvel. Saa dristige Forhaabninger tror jeg ikke, at man bør hengive sig til, efter hvad Graah har oplyst om Forholdene langs den sydlige Østkyst, ja, jeg mener endog at turde fastholde, at man end ikke bør lade sig forlede til at forsøge paa et saadant Foretagende, der rimeligvis kun vilde føre til Skibets Undergang, selv om Udsigterne for en Stund skulde give Anledning til den Antagelse, at der var en Mulighed for at faae Tanken udført. Dersom det kan lykkes at trænge frem i Landvandet til henimod det Sted, hvor Farvandet, ved det lige overfor liggende Island, begynder at indsnævres, bør man efter min Formening — med mindre det da skulde vise sig, at der her ligger en Gruppe af større Øer foran Kysten, i Læ af hvilke man kan bevæge sig yderligere frem — være tilfreds med det opnaaede Resultat og søge at finde en passende Havn, for ved den at oprette den Station, fra hvilken den egentlige Undersøgelse skal udgaa. Selv om det ikke skulde lykkes at trænge synderlig langt forbi Scoresby Sund, antager jeg dog, at ogsaa dette kan tjene til Basis for videre Arbejder, men heldigst vilde det selvfølgelig være, om man kunde naa at komme noget sydligere.

Hvorvidt det vil være nødvendigt at beholde Skibet liggende som Station, saalænge Expeditionen varer, drister jeg mig ikke til med Bestemthed at afgjøre; men jeg antager det ikke. Det maa maaske overlades til Omstændighederne, og i hvert Fald bør man være forberedt paa Muligheden af en gjentagen Overvintring. Skal Skibet blive liggende, vil det i betydelig Grad forhøje Expeditionens Omkostninger uden formentlig at bringe et blot nogenlunde tilsvarende Udbytte, og for det egentlige Undersøgelingsmandskabs Sikkerhed vil dets constante Tilstedeværelse næppe være nødvendig. Ved at lade det afgaa vil man

derimod kunne opnaa at udstrække Undersøgelsesfeltet til Egne, som ellers næppe vilde blive berørte.

Saaledes som Udførelsen af Planen, at faae Grønlands Østkyst undersøgt, staar for mig, vil Skibets Opgave for den sydlige Del af den nordre Stræknings Vedkommende nærmest være indskrænket til at bringe Expeditionens Medlemmer og Materiale til et passende Sted. Derpaa vender det hjem, for i de følgende Aar — indtil Planen er tilendebragt — regelmæssig om Sommeren at komme tilbage til det Sted, hvor det først landsatte de Paagjældende. Dette er ogsaa en af Grundene, hvorfor jeg formener, at dette Sted maa være saaledes beliggende, at det med nogenlunde Sikkerhed aarlig kan besejles. Den eneste Fare, der kan være ved at følge denne Fremgangsmaade, ligger i, at Skibet kan forlise under Rejserne fra og til Landet, uden at man kommer til Kundskab om det i Hjemmet, hvor dets Udeblivelse kan lede til den Formodning, at det befinder sig i Grønland, og Hjælp til den derværende Besætning altsaa er unødvendig; men denne Fare opvejes formentlig rigelig af de Fordele, en regelmæssig Forbindelse med Yderverdenen frembyder, under Forudsætning af, at Alt gaar vel. Det maa ikke forglemmes, at Expeditionen i sin Helhed ikke er større Fare underkastet, end enhver Hvalfanger, der aarlig sætter ind i Isen under Kysten af Landet.

Ved den af Skibet valgte Slutningsstation vil det til Undersøgelses-Expeditionen (af Kysten mod Syd) bestemte Mandskab være at landsætte. Dette har jeg tænkt mig bestaaende af 12 Medlemmer, nemlig:

- 3 Officerer (2 Officerer og 1 Videnskabsmand),
- 2—4 Matroser,
- 3—4 grønlandske Fangere (Kajakmænd), og
- 2—3 grønlandske Fruentimmer,

idet Grønlænderne, hvad enten Mænd eller Kvinder, forsaavidt de kunne skaffes tilveje, træde istedetfor de europæiske Matroser, saaledes at disses Tal om muligt indskrænkes til 2.

Ved Stationen landsættes og opføres en eller for Brandfare bedre to hjemmefra medbragte Bygninger, af hvilke den ene skal afgive Beboelsesrum, den anden være Forraadshus, og i dette indbringes saa de for et 2 à 3 aarigt Ophold nødvendige Provisioner m. m. for den hele tilbageblivende Styrke, eller c. 10000 Rationer. Naar dette Arbejde er udført, og Stationen er forsynet med alt nødvendigt, hvoriblandt Instrumenter, Brændsel, Slæder, Konebaade, en Hvalslup m. m., forlader Skibet Pladsen. Da Tiden under Arbejdet rimeligvis er saa fremskreden, at Skibet intet videre kan udrette i denne Saison, tiltræder det Hjemrejsen og søger at naa aabent Vand gennem Isen, omtrent under samme Brede, hvor det trængte ind. Under Opholdet er der selvfølgelig af den i Skibet værende videnskabelige Stab foretaget saa mange Opmaalinger og Undersøgelser, som Omstændighederne have tilladt.

Den første Viinter bør hele Styrken forblive ved den oprettede Station. Med Hundeslæder udføres Depoter, og Landet undersøges i videst muligt Omfang. Saasnart Foraaret tillader det, sætter Expeditionen sig i Bevægelse for at drage Syd efter, efterladende en Officer, en Matros og en Fanger (Hundekudsk) som Vagt ved Hovedstationen. Selvfølgelig medtages saa megen Proviant, som Konebaaden kan rumme, men, bortset fra dette, og fra hvad der iforvejen er udført til Depoterne, maa Expeditionen iøvrigt paa sin Vej være forberedt paa udelukkende at være henvist til, hvad den selv vil være istand til at forskafe sig. For det Tilfælde, at dens Fremtrængen skulde blive standset af uoverstigelige Hindringer, eller et Tilbageskridt være nødvendigt af Proviantmangel, vil den imidlertid have Stationen og dennes Beholdning at falde tilbage paa, og for dens Bevarelse og Sikring mod Indfødte borger den tilbagekomne Styrke, der skal beskæftige sig med Observationer og Undersøgelser, til hvilke Hundeslæderne, der næppe kunne medtages af de Syd paa dragende, staa til Raadighed. Iøvrigt skal det bemærkes, at efter de Oplysninger, Graah har givet om

Østlændingens Charakter, er der ikke den fjerneste Grund til at befrygte nogen Forulempelse fra de Indfødtes Side, hverken for de Rejsende eller deres Depoter.

Den Strækning, som Konebaads-Expeditionen Nord fra vil have at undersøge, er omtrent 100 danske Mil, naar det forudsættes, at Skibet er trængt frem til c. 69° Br., hvilket næppe kan kaldes en overdreven Forhaabning. Efter at være naaet saameget frem, vil den befinde sig ved Graah's nordligste Punkt eller andre 100 Mil fra vore nærmeste Handelspladser i Julianehaabs Distriktet. Om den bør søge at naa disse eller vende tilbage til Stationen, hvorfra den udgik, bør formentlig bero paa Forholdene og overlades til Førerens Conduite at afgjøre. Ved at arbejde sig stadig Syd efter vil den have Fordelen af Strømmen med sig (forsaavidt denne spores under Kysten, hvilket dog er tvivlsomt) og den Opmuntring, som ligger i med hvert Skridt at vide sig nærmere ved stadig beboede Pladser. Det er dog muligt, at disse Fordele opvejes af et bedre Jagtrevier og mindre vanskelige Isforhold ved den nordlige Kyststrækning. Saafremt den anden Konebaads-Expedition, der er tænkt iværksat sydfra nordefter, kunde begynde sin Virksomhed samtidig med den ovennævnte, er der Mulighed for, at de kunne mødes og samvirke; men det kan næppe under normale Forhold ansees heldigt, om de følges ad, alene af den Grund, at det utvivlsomt vil falde vanskeligt at skaffe Fødemidler til saamange, naar de befinde sig paa samme Plads.

Efterat Skibet er hjemkommet, bør det formentlig det næste Aar i Sommermaanederne søge at naa den oprettede Station for at indhente Efterretninger om Landexpeditionens Skjæbne, mulig skifte det Mandskab, der er efterladt som Vagt ved Pladsen, og completere de derværende Beholdninger. Naar dette er udført, bør det vende sig Nord paa og omhyggelig undersøge de mærkelige, dybe Fjorde og Indskæringer om Scoresby Sund og Frantz Josephs Fjord, idet man søger for at være klar af Landet, førend Storisen lukkes ved ny Tyndis (rimeligvis

i Begyndelsen eller Midten af September. Atter de to følgende Aar bør Damperen søge Forbindelse med Stationen, saafremt den derfra udgaaede Baadexpedition ikke forinden er vendt tilbage, eller man har Vished om dens Ankomst ved Colonierne i Syd-Grønland, da saa Stationen ophæves, og Undersøgelserne ansees for sluttede. Naturligvis bør Dele af det nordlige Terræn, saavidt muligt, undersøges paa ethvert af Skibets Togter, og fra Stationen bør der, i det mindste endnu den anden Vinter, udføres Depoter mod Syd til Hjælp for Konebaadsexpeditionen for det Tilfælde, at denne maatte bestemme sig til at vende den samme Vej tilbage, ad hvilken den var udgaaet. Findes der Indfødte i Nærheden af Stationen, kan man formentlig paaregne om Sommeren at kunne bringe den bortdragne Expedition Proviantforstærkning med disses Fartøjer.

Spørgsmaalet, hvad en Expedition som den omtalte vil koste, er vanskeligt at besvare, og efterfølgende Oplysninger kunne kun gjøre Fordring paa en yderst approximativ Værdi. Hovedspørgsmaalet, Skibets Anskaffelse, giver jo saaledes allerede et Spillerum af henved 150000 Kr., eftersom der anskaffes et nyt, eller man køber et alt benyttet Skib. Forudsætter man imidlertid, at det Sidste er Tilfældet, turde Sagens finansielle Side omtrent stille sig saaledes:

Anskaffelse af et passende Skib . . . . .	Kr. 125000
Forandring, Forbedring og Omaptering ved Skibet . . . . .	- 30000
Anskaffelse af Rekvisiter til Togtet (Forraadshuse, Vaaben, Klæder, Konebaade, Instrumenter m. m.) . . . . .	- 45000
Proviant til 40 Mand for et Tidsrum af 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Aar . . . . .	- 65000
Gage og Hyre . . . . .	- 55000
Kul, Olie, Talg, Maskinfornødenheder . . . . .	- 25000
Skibets Vedligeholdelse og Reparation . . . . .	- 40000
Uforudsete Udgifter m. m. . . . .	- 35000
	<hr/>
Sum . . . . .	Kr. 420000

Dette Overslag maa dog snarest betragtes som et Minimum; imidlertid maa det erindres, at en ikke ubetydelig Værdi er repræsenteret ved Skibets og de forskjellige anskaffede Gjenstandes Værd efter afsluttet Expedition.

Kjøbenhavn, den 29de Oktober 1880.

---