

DANMARKS-EKSPEDITIONEN 1906-08

Af

INGVARD OLSEN

Efter premierløjtnant i søofficerskorpset G. C. Amdrups Østgrønlandsekspedition omkring århundredskiftet stod endnu den nordøstlige del af landet som et hvidt felt på Grønlandskortet med en punkteret kystlinie fra ca. 77° n. br. til de steder, hvor amerikaneren Peary havde færdedes nær Grønlands nordligste punkt, og efter at det i 1905 var lykkedes hertugen af Orleans med skibet „Belgia“ at nå op på østkysten til $78\frac{1}{4}^{\circ}$ n. br. og gå i land på $77\frac{1}{2}^{\circ}$ opstod tanken om at lade en dansk ekspedition sætte slutstenen på udforskningen og kortlægningen af den østgrønlandske kyst.

Det lykkedes Mylius-Erichsen, der i årene 1902-04 havde ledet den danske litterære Grønlandsekspedition og berejst hele Grønlands vestkyst, at vinde tilslutning til denne tanke i videre kredse, og efter at rigsdagen til formålet havde bevilget et beløb af 130.000 kr. på betingelse af, at der ad privat vej tilvebragtes et tilsvarende beløb, tog Mylius-Erichsen, bistået af en komite dels af Grønlands- og dels af forretningskyndige mænd, fat på planerne for en sådan ekspedition. I Norge indkøbtes, efter en forudgående omhyggelig besigtelse, af kaptajn Amdrup, der var medlem af komiteen, den barkriggede sælfangerdamper „Magdalena“, der bragtes til København for dokning og reparation og fik navneforandring til „Danmark“.

Mylius-Erichsens plan gik ud på, når ekspeditionen havde forladt København, antagelig den 24. juni 1906, at sætte kursen på Trangisvåg på Færøerne og her foruden et par grønlandske fangere at indtage ca. 70 nordgrønlandske hunde og en del skindbeklædning, som dampskibet „Hans Egede“ medbragte hertil på hjemrejse fra Grønland.

Herefter var det meningen at anløbe Eskefjord på Island for at supplere kulbeholdningen og dernæst mellem den 5. og 10. juli at sætte kursen fra Østisland den kortest mulige vej øst om Jan Mayen op i den såkaldte Nordbugt til den herværende isgrænse, som forventedes antruffet på omkring 75° n. br. Her var det hensigten at gå ind i isen, medmindre det skulle anses for tilrådeligt at søge endnu en breddegrad nordligere, inden man gik inden for isgrænsen.

Det ansås herefter for ekspeditionens opgave med skibet at nå ind til østkysten så nordligt som muligt, i hvert fald til Shannonøen, for her at udsøge en skibshavn. Såfremt forholdene var gunstige, skulle skibet fra et sted, hvor land eller fast landis var nået, søge langs landet eller fastisen nord efter, så langt det ansås forsvarligt, og på det nordligst nåede punkt forsøge land-sat et overvintrings-hus og proviant for 4 mand samt slædemateriale for den kommende vinters nordgående slæderejser.

Som det nordligst tænkelige punkt, hvor denne landsætning kunne foregå og stationen, der betegnedes A, anlægges, tænkte Mylius-Erichsen sig Isle de Philippe på $77^{\circ} 36'$ n. br., Kap Bismarck eller Koldeweyerne mellem $76-77^{\circ}$ n. br., og til overvintring på denne station, fra hvilken der, så længe årstiden tillod det, skulle foretages kartografiske og naturvidenskabelige undersøgelser, og ved hvilken der skulle drives sammenhængende meteorologiske iagttagelser, udsås premierløjtnant Bistrup, stud. med. Freuchen, den norske elektrotekniker Harald Hagerup samt en grønlander eller en matros; skulle det ikke lykkes at få anbragt vinterhus, proviant og folk, ville man i hvert fald bestræbe sig på at få rejst en varde ved det nordligst nåede land og deri nedlægge en beretning.

Fra det nordligst nåede punkt skulle skibet vende tilbage langs kysten for på sydsiden af Shannonøen, der indtil videre ansås for den gunstigst mulige skibshavn, at gå i vinterleje. Undervejs var det hensigten, for så vidt forholdene tillod det, dels at forsøge mindre kryds ud i isen for at tage lodskud, dels at søge ind til munden af mulige fjordarme, idet det dog for ikke at gå fast var hensigten at benytte motorbåde, isbåde og konebåde til undersøgelser udgående fra skibet, hvor dette

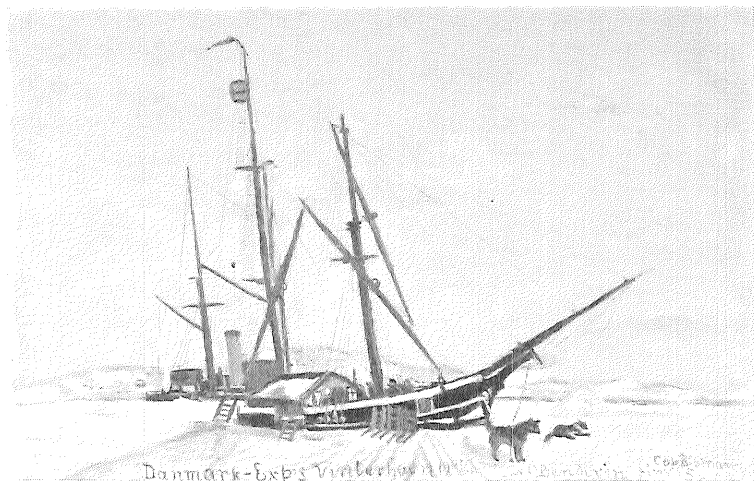
ikke godt kunne forlade den lige rute sydefter ; det var endvidere hensigten, såfremt en anden havn end Shannonøen blev valgt til vinterleje, på bugten ved øens sydside at opføre en varde med beretning.

Inden nysis forhindrede sejlads skulle der dels på station A, dels fra skib, i båd og kajaker, med slæder over landfast is eller med islandske heste som pakdyr over snebart land foretages opmålinger og andre undersøgelser mellem det nordligst nåede punkt og skibshavnen, ligesom det var hensigten at udlægge depoter langs ruten mellem station A og skibshavnen og ved indløb til fjordarme og bugter eller på fjældplateauer, der nærmere skulle undersøges under den kommende vinters slæderejser.

Programmet for vinteren 1906-07 gik ud på ved skibshavnen straks at bygge et observatorium og bolig for fysikeren og hans to hjælpere, og så snart islæget og sålænge lyset tillod det at foretage mindre slæderejser fra station A og fra skibshavnen til supplerende undersøgelser og depotudlægninger. En slædeekspedition skulle fra skibshavnen udstrække sin rejse fra skibshavnen helt op til station A for at meddele de derværende skibshavnens beliggenhed ; iøvrigt skulle den absolutte mørketid anvendes til bearbejdelse af indsamlet videnskabeligt materiale samt forberedelser til slædefærden.

I slutningen af januar eller begyndelsen af februar skulle i flere mindre grupper 11 mand, heri indbefattet ekspeditionens leder, afrejse til station A, hvor man tillige med de herværende 4 mand skulle dele sig i 3 grupper, hvoraf den ene bestående af en meteorolog og 2 mand skulle forblive ved stationen, medens den anden bestående af en kartograf og 2 mand skulle køre ud over havisen til undersøgelse af dybdeforhold og eventuelt nye øer midt mellem Nordøstgrønland og Spitzbergen.

Den tredje gruppe, der altså blev på 9 mand, skulle igen dele sig i 3 undergrupper, af hvilke den ene på 2 mand skulle fra Independence Bay søge til Pearys østligste punkt Wyckoff Island på 83° n. br. og mulig nordligere over isen, medens den anden undergruppe bestående af Mylius-Erichsen og 3 mand skulle forsøge at trænge ad den formodede Peary Kanal dels op gennem de Longs Fjord dels ud omkring Nares Land. Den tredje



Ekspeditionsskibet, skrubarken „Danmark“ i vinterhavn ved Kap Bismarck 1907–08. – Maleri af O. Bendixen på Handels- og Søfartsmuseet.

af disse undergrupper – 3 mand – skulle anstille undersøgelser ved kysterne af Independence Bay og ved jagt forskaffe kød-depoter udlagte for de 2 andre undergruppers returrejser.

Senest den 15. april skulle grupperne mødes i Independence Bay og sammen drage omkring Academy Land for derefter gruppevis at fuldende undersøgelsen af kysten og fjordene ned til station A, som skulle være forladt inden udgangen af maj og alle tilbage ved skibet, fra hvilket der mellem februar og juni af de der tilbageværende skulle være foretaget supplerende undersøgelser vesten for skibshavnen og op mod station A.

For så vidt angik sommeren 1907 skulle skibet ved isopbrud i juni gå langs kysten mod syd, og undersøgelser af yderland og fjorde foretages om muligt ind til bunden af Kejser Franz Josephs fjord, hvor der skulle bygges overvintringshus for en meteorolog og 2 mand samt udlægges et depot, station B, for den kommende vinters slæderejser, navnlig på indlandsisen; inden nye islæg dannedes, skulle skibet søge vinterhavn nær munden af fjorden, f. eks. ved Mackenziebugten.

I vinteren 1907–08 var det meningen at bygge observatorium

og bolig for fysikeren og hans 2 assistenter, og så snart isen tillod det og så længe lyset gjorde det muligt på slæderejser fra skibet at undersøge kysten ned til Davy Sound samt udlægge depoter og senere – efter mørketidens slutning – fortsætte med supplerende undersøgelser fra skibet langs yderkysten, ind i fjordarme og over mindre partier indlandsis.

Inden udgangen af marts ville Mylius-Erichsen selv med 11 mand søge til stationen og depotet, station B, ved bunden af Franz Josephs fjord og ad en hensigtsmæssig brædal op til indlandsisens højde-plateau og herfra ad den letteste vej over randzonen ind på indlandsisen for omfattende undersøgelser af denne. Såfremt det lykkedes at nå ind på indlandsisen ved 40° v. lgd. og en 3 eller 4 mands gruppe endnu var forsvarligt udrustet og i god kondition, ville det muligvis af denne gruppe blive forsøgt at trænge frem til vestkysten og ned til Svartenhuk eller Nugsuak, nærmest sidstnævnte sted, hvor der året forinden ville være udlagt et depot af færdselsredskaber, våben, ammunition og proviant, og hvorfra forbindelse med nærliggende grønlandske bopladser nemt kunne opnås.

Det var dernæst meningen, at denne slædegruppes danske medlemmer fra en koloni i nærheden skulle bringes ned langs vestkysten med et af den grønlandske handels skibe og i slutningen af august samme år videre op til missionsstationen Angmagssalik på østkysten, hvor gruppen skulle afvente ekspeditions-skibets ankomst i begyndelsen af september. Dette skulle efter afsluttede undersøgelser ved og i Kejser Franz Josephs fjord og langs kysten ned til Scoresbysund gå ud af pakisen og uden om denne ind til Angmagssalik. Skulle skibet enten ikke komme ind til Angmagssalik i den korte tid, det kunne vente at træffe traverseringsgruppens deltagere, skulle det gå videre til Reykjavik, hvor man ville søge at formå den grønlandske handels damper „Godthaab“, der besørgede Angmagssalik-sejladsen, til at tage traverseringsgruppens deltagere med til Reykjavik eller, hvis ekspeditions-skibet herfra havde tiltrådt hjemrejsen til Danmark, til København.

Foruden varderne på det nordligst med skib nåede land og på Shannonøen ville der blive rejst varder på Bass Rock ved ameri-

kanernes depot, på Hvalrosøen ved depotet for Sverdrup, ved den nordre munding af Franz Josephs fjord samt ved Ryders depot ved den nordre munding af Scoresbysund samt endelig ved Amdrups depot på Kap Dalton.

Skulle skibet blive skruet ned på rejsen ind til Grønland, var det hensigten i redningsbådene eller motorbådene at søge til Vestisland, Vestspitzbergen eller ind til Grønlands østkyst, i sidste tilfælde for i båd at søge langs østkysten over de der eksisterende depoter ned til Angmagssalik enten samme eller den efterfølgende sommer eller på slæde i den mellemliggende vinter; der ville da overalt ved de eksisterende forannævnte depotsteder blive bygget varder med indlagte beretninger.

Hvis skibet skulle fryse inde i den valgte skibshavn eller andetsteds ved Grønland og ikke være i stand til at gøre sig fri i sommeren 1908, ville ekspeditionen forblive ved skibet i endnu et år, altså til sommeren 1909, og, såfremt der ikke inden d. 10. august samme år var ankommet et undsætningsskib, gå en ny overvintring i møde sammesteds og efterlade skibet med de gjorte indsamlinger i bedst mulig stand, medens deltagerne med slæder, såfremt proviant og hunde havde, søgte ned til Angmagssalik på vinterislæget 1910; det var hensigten så vidt muligt at sørge for, at den fornødne slædeudrustning var rede til en sådan retræte.

Hvis ekspeditionen altså ikke skulle komme til Danmark i efteråret 1908 eller gennem muligt besøgende hvalfangere lade underretning hjemgå om, at en tredje overvintring havde været nødvendig eller anset for formålstjenlig, forventedes det fra ekspeditionens side, at der den efterfølgende sommer i slutningen af juli eller begyndelsen af august blev truffet aftale med en hvalfanger om eller udsendt et særligt skib for at søge ind til bugten på sydsiden af Shannonøen, hvor ekspeditionen da ville være at træffe eller beretning om dens tilværelse være at søge i en nemt kendelig varde, og videre undersøgelser til ekspeditionens undsætning være at foretage derfra.

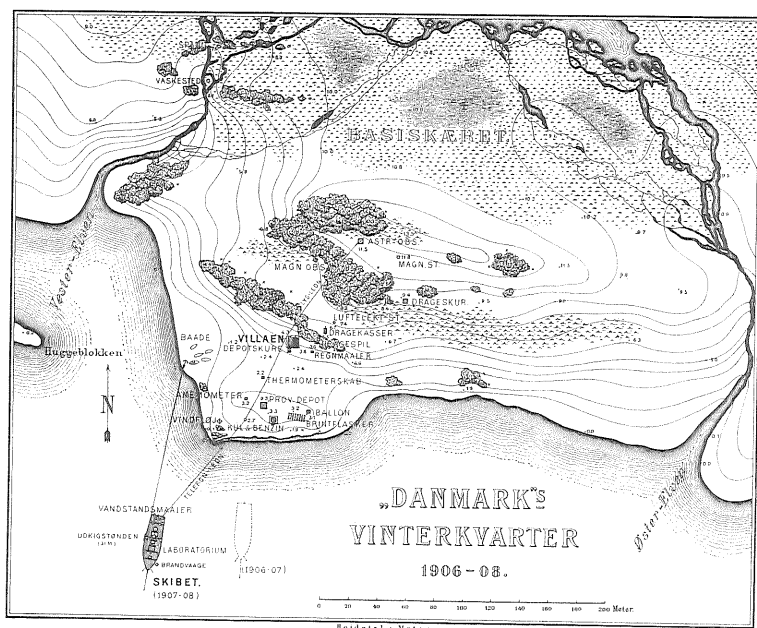
Mylius-Erichsen anså ekspeditionen for fuldt provianteret for godt 3 år, når hensyn toges til depoterne på Bass Rock, Shannonøen og Hvalrosøen samt til jagtudbytte, og han nærede des-

uden den overbevisning, at man i fornødent fald, når også depoterne ved Scoresbysund og Kap Dalton medregnedes og der dreves jagt overalt, hvor lejlighed dertil gaves, kunne klare sig i godt 4 år.

Et problem på den tid, hvor man hverken havde flyvere eller radio, var forbindelsen med omverdenen, men det var ekspeditionens hensigt hver gang lejlighed gaves at hjemsende udførlig rapport om ekspeditionens forløb og resultater, således bl. a. i eftersommeren 1907, hvis man på vej med skibet fra første til anden overvintringshavn skulle træffe en hvalfanger, samt fra Vestgrønland, Angmagssalik eller Island i sommeren 1908, når traverseringsgruppen og skibet var for hjemgående.

Selv regnede ekspeditionen med at kunne få tilsendt post over Tromsø med de 3-4 norske jagter, der om sommeren drev fangst mellem Spitzbergen og Østgrønland og undertiden nåede helt ind til den østgrønlandske kyst, og med handelens damper „Hans Egede“ til Vestgrønland, og herfra med skrueskonnerten „Godthaab“ videre til Angmagssalik.

Foruden lederen Mylius-Erichsen, der fra den litterære Grønlandsekspedition medbragte en rig erfaring om rejser i de arktiske egne og nærede en glødende interesse for løsningen af de spørgsmål, der lå for, og med en aldrig svigtende energi arbejdede for at nå sit mål, undersøgelsen af den endnu ubetrådte del af øst- og nordøstkysten, kom ekspeditionen til at bestå af premierløjtnanterne i flåden Alf Trolle og H. A. Ø. Bistrup, kaptajn i hæren I. P. Koch, premierløjtnant i hæren N. P. Høeg-Hagen, styrmand Gustav Thostrup, underbådsmand i flåden Chr. Bendix Thostrup, skibsfører Karl Joh. Ring, elektrotekniker Harald Hagerup, matroserne Knud Christiansen, Peter Hansen og Charles Poulsen, lægen Jens I. P. Lindhard, botanikeren cand. phil. Andreas Lundager, dr. phil. Alfred Wegener, første-lærer L. Vald. Manniche, stud. mag. Fritz Johansen, stud. polyt. Hakon Jarner, stud. med. & chir. Peter Freuchen, kunstmalerne Achton Friis og Aage Bertelsen, maskinmestrene I. K. Weinschenck og H. A. Kofod, snedker Gundahl Knudsen, hovmester Hans Ludv. Jensen og grønlænderne Hendrik Olsen, Tobias Gabrielsen og Jørgen Brønlund; flere af disse havde deres speci-



Ekspeditionsskibet „Danmark“s vinterhavn ved Kap Bismarck 1906-08. –
Litograferet kort i Geografisk Tidsskrift, bd. 21.

elle videnskabelig opgaver, men alle var forpligtede til at deltage i alle forefaldende arbejder, både i skib og på land.

Ekspeditionsskibet forlod København søndag formiddag den 24. juni 1906, lastet med proviant for 3 år og alt det materiel, som hørte til en veludrustet videnskabelig ekspedition, og samme dags aften passeredes Kronborg, der afgav en afskedssalut på 5 skud. Allerede på sin første del af rejsen mødte „Danmark“ en del dårligt vejr og måtte gå ind til Frederikshavn, hvor der foretoges forskellige reparationer, inden der fortsattes til Tran­gisvåg på Færøerne, hvor de 3 grøn­lændere, af hvilke Jørgen Brønlund trofast havde fulgt Mylius-Erichsen på den litterære Grønlandsekspe­dition, og hundene toges om bord. Herfra fort­­sattes til Eskefjord på Island, hvorfra kursen den 22. juli sattes mod Østgrønland, og der kom herefter til at gå meget lang tid, inden man hørte noget fra ekspeditionen.

Endnu langt hen på efteråret 1907 havde man intet kendskab til ekspeditionens forløb, og da der den 31. oktober fra Tromsø indløb meddelelse om, at det norske fangstfartøj „Laura“, der havde haft post med til ekspeditionen, i løbet af august havde været ved Pendelom-øen, Shannon-øen og Kejser Franz Josephs Fjord samt Dusénfjorden, men trods omhyggelig udkik ikke havde set noget til „Danmark“, overdroges det de to tidligere Grønlandsfarere kommandør G. F. Holm og kaptajn G. Amstrup at foretage en vurdering af, om nævnte meddelelse kunne give nogen vejledning med hensyn til ekspeditionens forløb.

Da disse sagkyndige ikke på grundlag af den korte telegrafiske oplysning kunne afgøre, om „Laura“s rejse inde under kysten kunne betragtes som en så grundig undersøgelse af denne, at Danmarksekspeditionens skib umuligt kunne være forblevet uopdaget, hvis det havde opholdt sig på den besejlede strækning, besluttede man sig til at indhente yderligere oplysninger, og føreren af „Laura“, kaptajn Øien meddelte herefter, at regnet fra nord til syd var der af dette skib foretaget landing på Shannon-øen, på fastlandet i sundet mellem samme og Sabineøerne, på Hvalrosøen samt i Hamkes Bay og Dusénfjorden.

På Shannonøen fandtes på højnen en varde med en stang i, men den samme varde havde kaptajnen set 4 år forinden, og han havde ganske vist ikke været i land ved Bass Rock, men så huset her. Nathorsts depot på Hvalrosøen var blevet undersøgt; her havde været anbragt en varde, som fandtes iturevet og tømt for alt med undtagelse af en tom blikboks. På Kap Franklin observeredes kun den samme varde, som havde stået der i flere år. Kaptajn Øien oplyste yderligere, at han efter at have forladt landet den 20. august i hele september måned havde siddet fast i isen, og at ingen andre ishavsfarere på grund af isforholdene var nået ind til Grønland.

På basis af det foreliggende sammenholdt med ekspeditionsplanen mente man næsten med sikkerhed at kunne sige, at ekspeditionen ikke havde overvintret på det planlagte sted i bugten på sydsiden af Shannonøen, for her havde landgang jo fundet sted fra „Laura“, og man mente sig endvidere også berettiget til at antage, at ekspeditionsskibet „Danmark“ på det tidspunkt,

„Laura“ besejlede kysten, ikke havde passeret strækningen, idet Mylius-Erichsen i så fald, således som planlagt, måtte have sat alt ind på at få rejst varderne på de i planen bestemte steder, nemlig i bugten på sydsiden af Shannonøen og på Hvalrosøen, men på begge disse steder var der jo foretaget landgang fra „Laura“ med negativt resultat.

Man anså det heller ikke for usandsynligt, at ekspeditionens skib så udmærket godt enten nødtvunget eller frivilligt kunne være gået i vinterhavn nord for Shannonøen, nødtvunget på grund af isforholdene, eller frivilligt fordi en bedre vinterhavn var fundet nordligere, idet Mylius-Erichsen netop havde forudset det sidste alternativ ved i sin plan udtrykkelig om den påtænkte vinterhavn i bugten på sydsiden af Shannonøen at skrive, at den indtil videre måtte anses som den bedste, hvilket ville sige, at hvis en bedre fandtes noget nordligere, ville denne blive benyttet.

På den anden side var det jo hans hensigt, hvis „Danmark“ gik i vinterhavn nord for nævnte ø, at rejse en varde på øen med beretning desangående, men det ansås imidlertid for ret naturligt, om han havde bestemt sig til først at rejse denne varde, når han i løbet af sommeren 1907 fra vinterhavnen søgte syd på, men at der jo intet kunne være til hinder for, at Mylius-Erichsen kunne være kommet til Shannonøen, efter at „Laura“ havde været der, idet isforholdene efter „Laura“'s rejse at dømme ikke havde været gunstige dette år, ja, at „Danmark“ måske slet ikke var kommet los i årets løb, men på andet år lå indefrosset i vinterhavnen. Det ansås heller ikke for rimeligt, at Mylius-Erichsen skulle have sat noget ind på at få varden bygget i løbet af vinteren ved en udsendt slædeekspedition, idet han på det tidspunkt måtte antages at have haft alle sine kræfter behov for at løse ekspeditionens hovedopgave, at trænge op langs nordøstkysten, og dels var det ikke givet, at en udsendt slædeekspedition ville have kunnet finde byggemateriale i et muligt fuldstændig sne-dækket landskab; endelig erindredes om, at alle varderne var bestemte for en eventuel hjælpeekspedition, som Mylius-Erichsen efter sin plan ikke forventede udsendt før i sommeren 1909.

Hvad angår det tømte Nathorst-depot på Hvalrosøen forekom

det højst usandsynligt, at dette skulle være taget af Danmarksekspeditionen. Var denne, hvis skibet var skruet ned, tyet ind til Hvalrosøen, havde den selvfølgelig, inden den drog syd på, forsynet sig fra depotet, men i så tilfælde ville man jo utvivlsomt have fundet mange spor desangående, såsom rester af emballage eller af de sager, der ikke kunne medføres, og først og fremmest måtte man jo have fundet en varde med beretning. At skibet i sommeren 1906, inden det gik nord på, skulle have taget depotet om bord ansås for lige så usandsynligt, dels var skibet jo velforsynet hjemmefra, dels ville det være stridende mod al fornuft at medtage dette depot, som, hvis skibet måtte forlades nord på, kunne blive til uberegnelig nytte; det forekom derfor langt sandsynligere, at et eller andet fangstskib muligt efter ordre eller eventuelt uden tilladelse havde tømt det.

Som konklusion af sine undersøgelser og overvejelser kom de sagkyndige til det resultat, at „Laura“s rejse på ingen måde pegede i retning af, at ekspeditionen var mislykket eller forulykket, selv om den på den anden side heller ikke gav nogensomhelst oplysning, som kunne borttage eller formindske den ængstelse, som man på den tid altid måtte nære overfor udfaldet af enhver arktisk ekspedition. „Laura“s rejse gav i det hele taget kun oplysning om, at Danmarksekspeditionen efter al sandsynlighed ikke havde været på den forholdsvis korte strækning, som det norske skib havde besejlet.

Som nævnt mente man, at ekspeditionen meget godt kunne befinde sig nord for Shannonøen, i hvilket tilfælde der var grund til at nære de bedste forhåbninger, men den mulighed, at skibet befandt sig sønden for den af „Laura“ berejste strækning fra Hvalrosøen til munden af Kejser Franz Josephs Fjord, ansås ingenlunde for utænkelig. I sommeren 1906 var isforholdene, så vidt man vidste, også ugunstige. Skibet kunne, tvunget af omstændighederne, været kommet ind til kysten temmelig langt syd på, været nødsaget til at gå i vinterhi her og ikke haft held til at komme nord på i sommeren 1907; man så jo, at „Laura“ efter at have forladt Kejser Franz Josephs Fjord for at søge ud af isen, drev så godt som hele september måned syd på uden at kunne slippe ud.



Forfatteren og grønlandsforskeren *Ludvig Mylius-Erichsen*, f. i Viborg 1872, død nov. 1907 i Nordøstgrønland (79-Fjorden). – Tegning af Achton Friis på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

Var „Danmark“ skruet ned i isen og besætningen søgt ind til kysten, gav „Laura“'s rejse kun den oplysning, at besætningen ikke var kommet ind på den forholdsvis nordlige strækning, dette skib havde besejlet, og det ansås heller ikke for rimeligt at antage det, idet Mylius-Erichsens opgave i så tilfælde havde været at søge syd på for at have den kortest mulige strækning til Angmagssalik, en opgave, der på grund af isens stadige drift syd efter ville kunne lettes ham under hans arbejde ind mod kysten. Var ekspeditionen i dette tilfælde nået ind til kysten, ville man sikkert, når Angmagssalik besejledes det efterfølgende år, enten træffe ekspeditionen her, eller i hvert fald nogle af deltagerne, der kunne give underretning om de øvrige; i Amdrups depot ved Kap Dalton fandtes der nemlig fuldstændig slædeudrustning til at kunne foretage rejsen ned langs østkysten, i det mindste for en del af ekspeditionens deltagere.

Det forekom alt i alt de sagkyndige, at der ved „Laura“'s rejse ikke var fremkommet sådanne efterretninger, at der kunne være grund til at udsende en hjælpeekspedition allerede i sommeren 1908.

Angmagssalik var på grund af isforholdene ikke blevet besejlet i 1907, og man savnede således underretning om, hvorvidt ekspeditionen eller nogle af dens deltagere skulle være her, men man regnede med, at den grønlandske handel det efterfølgende år sikkert ville sætte alt ind på, at kolonien blev besejlet så tidligt som muligt, og fandtes nogle af deltagerne her og gav oplysning om, at resten af ekspeditionen fandtes nord på, ville man anse det for heldigt, om handelens skib endnu samme år kunne gøre et forsøg på at afhente dem, ligesom man foreslog at udsætte en mindre belønning til det ishavsfartøj, der eventuelt hjembragte oplysninger om ekspeditionen.

Den kongelige grønlandske handels besejling af handelsstationen Angmagssalik på østkysten fandt endnu omkring disse år sted således, at dampskibet „Godthaab“, efter at have deltaget i kystfarten på vestkysten, i midten af august fra Egedesminde, hvortil forsyningerne til handelsstationen med en anden skibslejlighed var sendt op, foretog en rejse til Angmagssalik.

Det var imidlertid som nævnt ikke i 1907 lykkedes at besejle



Grønlænderen *Nicolaj Isak Jørgen Brønlund*, f. i Jakobshavn 1877, død nov. 1907 i Nordøstgrønland (Lamberts Land). – Tegning af Achton Friis på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

stationen, så man var også fra den kant uden viden om Danmarks-ekspeditionen, og det ansås derfor for heldigt, om et af handelens skibe allerede i sommeren 1908 kunne gøre et forsøg på at afhente ekspeditionens medlemmer i tilfælde af, at nogle deltagere blev truffet i Angmagssalik og kunne give underretning om, hvorvidt resten af ekspeditionen befandt sig nord på.

Fra handelens side stillede man sig straks imødekommende, men gjorde opmærksom på, at da udsendelserne til stationen imidlertid dette år var så betydelige, at det ikke ville være muligt at indtage det hele på een gang i damperen „Godthaab“, havde man set sig nødsaget til at fravige den i de senere år fulgte plan for stationens besejling og givet ordre til, at „Godthaab“, der skulle afgå til Vestgrønland den 8. april, allerede i de første dage af juli skulle afbryde sit ophold i Vestgrønland og afsejle direkte til København for at kunne være her så betids, at skibet igen kunne afgå herfra til Angmagssalik i de første dage af august.

Det var da hensigten, at skibet på oprejsen skulle anløbe en islandsk havn for at komplettere sin kulforsyning og dernæst gøre et forsøg på at komme ind til Angmagssalik. Den resterende del af stationens forsyning skulle da med anden skibslejlighed forud være ført op til Dyrefjord på Island, og „Godthaab“ skulle da efter fuldendt første besejling af stationen afhente restladningen i Dyrefjord og om gørligt overføre den til Angmagssalik på en ny rejse hertil.

På baggrund heraf foreslog handelen, at såfremt Danmarks-ekspeditionens medlemmer eller en del af disse fandtes ved Angmagssalik, skulle „Godthaab“ efter sin første besejling af stationen føre dem til Reykjavik, hvorefter skibet fortsatte til Dyrefjord for derfra at overføre resten af godset til Angmagssalik.

Skulle kun en del af ekspeditionens medlemmer blive truffet ved stationen, og der samtidig havde oplysninger om, at den øvrige del af ekspeditionen var efterladt på et nogenlunde bestemt opgivet sted, var det hensigten at lade „Godthaab“ efter endt udlosning ved Angmagssalik og medbringende de ved stationen værende ekspeditionsmedlemmer afgå til Dyrefjord, hvor disse – måske med undtagelse af et enkelt lokalkendt medlem – landsattes, hvorpå „Godthaab“ efter at have kompletteret sin

kulbeholdning skulle gøre et forsøg på at nå ind til det pågældende sted for at søge at redde de derværende ekspeditionsmedlemmer; lykkedes dette, skulle skibet atter afgå til Dyrefjord for at landsætte ekspeditionsdeltagerne og derefter, såfremt årstiden tillod det, forsøge at udføre sin anden besejling af stationen.

Imidlertid nåede ingen af de påtænkte undsætningsforanstaltninger at komme til udførelse, inden der i begyndelsen af august fra den danske konsul i Ålesund indløb meddelelse om, at norske hvalfangere havde truffet ekspeditionen ved Kap Bismarck.

Både i 1907 og 1908 havde komiteen foranlediget, at ekspeditionsdeltagernes slægtninge til deres pårørende skrev et kortfattet brev, som komiteen ved hjælp af norske hvalfangere ville forsøge tilsendt „Danmark“; brevene aftryktes i et passende antal eksemplarer, der fordeltes til de forskellige hvalfangere, som skulle mod Østgrønland, med anmodning om at forsøge at komme i forbindelse med ekspeditionen og overlevere denne disse breve og for hjemgående medtage ekspeditionens og dens medlemmers post.

Medens komiteens anstrengelser i 1907 desværre var forgæves kronedes de det efterfølgende år med held, idet kaptajnerne Peder Trandal, Paul Lillenæs og Lauritz Brandal, der var førere respektivt af kutterne „Vesterisen“, „Søblomsten“ og „Havfruen“ af Ålesund, efter ved Shannonøen at have fundet en meddelelse fra „Danmark“ opsøgte og kom i forbindelsen med ekspeditionen.

Såvel „Vesterisen“ som „Havfruen“ havde fået post med til ekspeditionen med anmodning om at aflevere den i tilfælde af, at skibene under deres færd skulle støde på den, og de to fartøjers skippere, som selv havde erfaring for, hvad det fra den øvrige verden afsondrede liv i ødemarkerne betød, havde foresat sig at gøre hvad de kunne for at bringe posten frem.

Indtil den 2. juli havde de imidlertid intet set til ekspeditionen og vidste ikke, hvor den havde slået sig ned; det var ingen let sag at lede efter den, men den nævnte dag var Trandal med nogle af sine folk gået i land på Shannonøen for at kigge efter fangst, og herunder stødte de på et af de depoter, som en amerikansk ekspedition tidligere havde nedlagt forskellige steder. Lige

inden for døren til depotet fandt man et langt blikhylster, til hvilket var fastbundet en lille blikæske med påskrift „Til Finderen“. Inden i æsken lå en seddel med oplysning om, at der i det lange blikhylster fandtes en beretning fra den danske Grønlandsekspedition, og en anmodning om at sende hylstret til komiteen i København; desuden gaves på sedlen oplysning om, hvor ekspeditionen befandt sig. Det viste sig senere, at en slædeekspedition, som havde holdt jul og nytår på Bass Rock, havde nedlagt budskabet.

Kaptajn Trandal med „Vesterisen“ opsøgte nu straks „Havfruen“ og „Søblomsten“, der også befandt sig i farvandet, og alle 3 kaptajner besluttede at forsøge at bringe ekspeditionens post frem til den.

Først gik „Vesterisen“ nord over med fordoblet besætning, men trods store anstrengelser lykkedes det ikke at komme noget videre fremad. Senere stod alle 3 fartøjer nord over og havde nu heldet med sig, idet „Søblomsten“ omtrent 3 sømil fra land observerede noget, som man mente lignede en udkikstønde. Alle 3 fartøjer satte da hver en båd i vandet og roede ind mod land, og kort efter fik man fra toppen af en holm øje på ekspeditions-skibet. Man vendte herefter tilbage til fangstfartøjerne, som nu var kommet noget nærmere land, efter posten, og de 3 kaptajner drog herefter afsted med denne.

Efter 2½ times march, dels over is og dels over land, nåede de frem til skibet uden at være observerede fra dette, før de var næsten helt fremme, men da de blev opdagede kan det nok være, der blev begejstring, det var jo samfulde 2 år siden, at ekspeditionen havde set andre mennesker, og lige så længe siden, den havde hørt hjemmefra.

De 3 norske skippere blev modtaget på det allerbedste og trakterede med mad og drikke, og snakken gik selvfølgelig fra begge sider, inden nordmændene efter en halv snes timers forløb drog tilbage til deres skibe med posten til komiteen og familierne hjemme i Danmark.

Siden fik nordmændene om bord i deres skibe besøg af næsten hele ekspeditionen, men omsider måtte fangstfartøjerne bryde op og fortsætte deres arbejde. I nærheden af ekspeditionen var



Musik i messen på ekspeditionsskibet „Danmark“ under vinterkvarteret 1906–08. Tegneren Achton Friis med mandolin og premierljt. Henning Bistrup ved klaveret. – Tegning af Aage Bertelsen på Nationalmuseets etnografiske Samling (deponeret af Handels- og Søfartsmuseet).

der adskilligt hvalros, men den var svært sky, da man fra ekspeditionen havde gjort jagt på den for at skaffe hundefoder; fangstskibene fik dog fat på et par stykker, inden de satte kursen syd på.

Af de 3 norske fangstskibe nåede „Havfruen“ først hjem til Ålesund, og kaptajn Brandal udtalte sig meget begejstret om ekspeditionens storartede resultater; den havde kortlagt hele Nordøstgrønland og i det hele taget opnået glimrende resultater, men lederen og 2 af ekspeditionens deltagere var døde. Han meddelte endvidere, at „Danmark“ sikkert ville komme hurtigt ud af isen, og at ekspeditionen inden hjemrejsen ville kortlægge land syd for Kong Oscars Fjord. Brandal selv var sluppet hurtigt ud ved et særligt tilfælde og mente, at de andre hvalfangere, der medbragte ekspeditionens post, kunne ventes inden for en kortere tid, og dette holdt også stik hvad angik „Søblomsten“, idet denne indkom samme eftermiddag som „Havfruen“. Dens kaptajn hævdede ligeledes bestemt, at Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og en grønlander var døde. „Søblomsten“ havde på udrejsen medbragt Illustreret Tidende's billeder af

ekspeditionsdeltagerne og kunne herigennem opgive navnene, men billedet, på hvilken de døde var mærkede med et kors, var nu om bord i „Vesterisen“, som man var skiltes fra midt i Nordhavet, men forventes også snart at ville ankomme.

„Vesterisen“ ankom til Ålesund den 15. august og medbragte premierløjtnant Trolles rapport, der bekræftede, at Mylius-Erichsen, Høeg-Hagen og Jørgen Brønlund var døde.

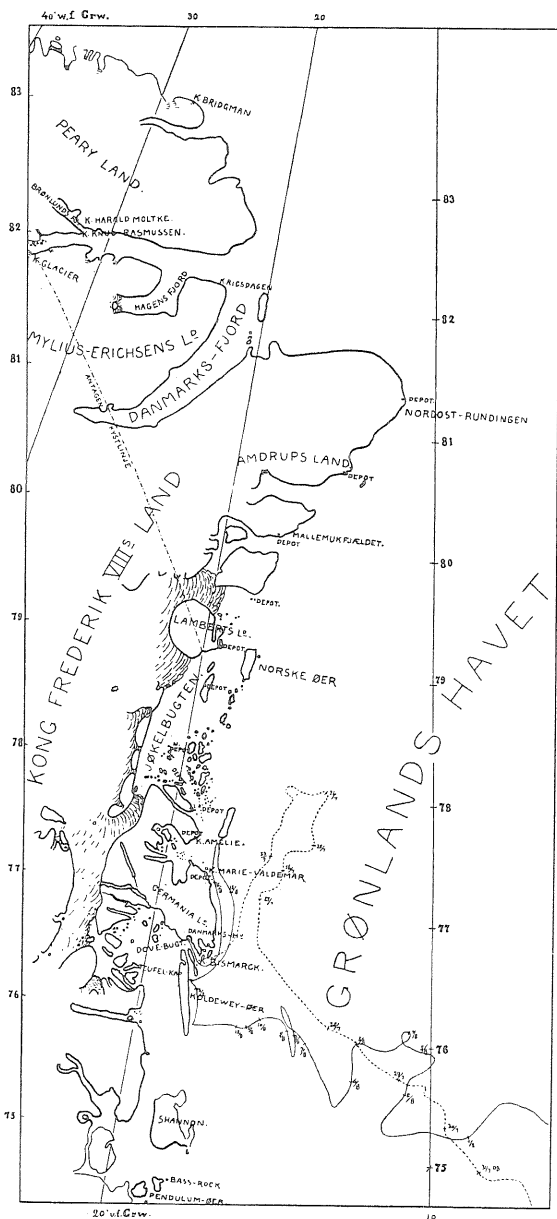
Ekspeditionsskibet „Danmark“ selv ankom samme dag til Bergen, hvorfra der fortsattes til København, hvortil ankomsten fandt sted 8 dage senere, og først nu kunne man danne sig et fuldstændigt billede af ekspeditionens forløb.

Ekspeditionen havde den 12. august 1906 fået landkending af Østgrønland, og efter en meget vanskelig sejlads gennem pakisen var det den 13. lykkedes at gøre landgang på Koldewey-øen på ca. 76° n. br., hvorfra man gik nordpå, til uigennemtrængelig pakis imellem Kap Marie-Valdemar og Orleansøen hindrede videre fremtrængen. Man var hermed nået frem til $77^{\circ} 30'$ n. br. eller lige så langt mod nord som hertugen af Orleans, og efter at have udlagt et depot på $77\frac{1}{4}^{\circ}$ gik skibet i havn lidt inden for Kap Bismarck på $76\frac{3}{4}^{\circ}$ n. br.; det besluttedes begge årene at blive ved denne havn, som man gav navnet Danmarks Havn.

Her blev straks travl virksomhed med at bygge huse, sætte alle de videnskabelige undersøgelser i gang, undersøge omegnen, ved jagt at indsamle hundefoder, træne til slæderejser o. s. v. I løbet af efteråret blev der foretaget slædeture i forskellige retninger, bl. a. en større rejse ca. 300 km mod syd til Germania Havn; hovedvægten blev iøvrigt lagt på kartografiske arbejder samt udlægning af depoter mod nord.

Efter forskellige mindre sikringsekspeditioner drog den 28. marts 1907 en lang kæde bestående af 10 stærkt belæssede hundeslæder i 4 hold under samlet ledelse af Mylius-Erichsen mod Grønlands nordspids. Efterhånden som de arbejdede sig frem, blev der anlagt depoter med proviant til hjemrejsen og de derved tiloversblevne slæder detachederedes pány sydefter for at optage kort over forskellige strækninger.

Det var meningen, at Mylius-Erichsen med Høeg-Hagen og



Skitse af Nordøstgrønland med de af Danmarksekspeditionen berejste egne. Den stiplede streg angiver „Danmark“s rute 1906, den fuldt optrukne dets rute på hjemrejsen 1908. — Geografisk Tidsskrift bd. 19 (1908).

Jørgen Brønlund ville arbejde sig op til den formodede Peary-kanal og det punkt, Kap Glacier, hvor Peary havde været i 1892 og 1895, medens Koch, assisteret af Bertelsen og grønlanderens Tobias, skulle sætte over kanalen til det nord for liggende Peary Land og berejse dette til det punkt, Kap Bridgman, hvortil Peary nåede i året 1900. Disse to afdelinger arbejdede sammen for at nå nord efter, og begge led dag efter dag skuffelser, idet landet, i stedet for som antaget at bøje af mod nordvest, stadig fortsatte i nordøstlig retning, således at den vejlængde, hvorefter provianteringen var beregnet, forlængedes betydeligt og derved gjorde sandsynligheden for at nå målet mindre. Endelig passeredes landets nordøstpynt, som viste sig at ligge ca. 260 km længere mod nordøst end antaget. Her nedlagdes det sidste depot, og nogle dage efter skiltes de to afdelinger.

Mylius-Erichsen fulgte kystlinien, som man antog måtte føre ham hen imod Kap Glacier, medens Koch med sine ledsagere drog videre mod nord med al udsigt til at måtte leve på sultekost, inden de nåede tilbage til depotet.

Mylius-Erichsens forudsætning var desværre fejlagtig. Efter i lang tid at have arbejdet sig frem langs kysten viste det sig, at de, i stedet for at være i kanalen, var kommet ind i bunden af den ca. 200 km lange fjord, Danmarksfjorden, hvorfra de møjssommelig måtte arbejde sig tilbage igen langs fjordens vestre kyst. Ud for den yderste pynt, Kap Rigsdagen, ville skæbnen, at de den 27. maj mødte Kochs hold, som lykkelig og vel havde løst den stillede opgave, idet det havde nået Kap Bridgman på $83^{\circ} 50'$ og hjembragte Pearys dersteds deponerede beretning samt havde kortlagt nordøstkysten og østkysten af Peary Land, hejst flaget, taget landet i besiddelse og kaldt kyststrækningen Kong Frederik den VIII's Land. Det havde været så heldigt at træffe moskusokser og havde derved fået proviantbeholdningen forøget så meget, at det uden at lide nød var nået til og endog forbi rejsens mål, med andre ord, Grønlands omrids var bestemt, og holdet var nu på hjemrejse.

Det aftaltes, at Mylius-Erichsens afdeling på grund af den store forsinkelse, som Danmarksfjorden havde forvoldt, skulle vende tilbage sammen med Kochs afdeling, men i løbet af nat-

ten var Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen gået til fjelds, de havde fået et overblik over landet vest efter, antog, at den resterende kyststrækning kunne berejses på nogle få dage, og besluttede derfor at gå videre mod vest, medens Kochs afdeling straks tiltrådte hjemrejsen og efter en besværlig og farefuld rejse den 23. juni nåede tilbage til skibet efter en fraværelse på 88 dage, i hvilket tidsrum der var tilbagelagt ca. 2000 km.

Mylius-Erichsen og hans 2 rejsefæller opholdtes imidlertid ved kortlægning til slutningen af juni, og da sneens opløsning på dette tidspunkt hindrede deres tilbagerejse måtte de blive over 125 danske mil eller næsten 1000 km fra skibet praktisk talt uden proviant og petroleum og alene henvist til jagtlykken, og de var derfor allerede afkræftede, da de den 19. oktober begyndte tilbagefærden med 4 hunde.

Da Mylius-Erichsens afdeling ikke kom tilbage, blev alt sat ind på at bringe den undsætning; længere sommerrejser var umulige i disse egne, men i slutningen af september, da islæget var begyndt, afgik fra skibet en undsætningsekspedition på flere slæder nord på for at komme det ikke hjemvendte slædehold til hjælp, men denne ekspedition blev på omtrent 80° n. br. standset af åbent vand klods ind til kysten og kom tilbage en af de første dage i november uden at have fået forbindelse med de savnede.

I løbet af måneden suppleredes depoterne mod nord for at sikre Mylius-Erichsens returnering, og efter at solen påny var kommet på himmelen, drog Koch den 10. marts 1908 igen af sted for at forsøge undsætning, men hermed udtømtes også ekspeditionens sidste rejsekraft, idet de 20 bedste af de resterende 28 hunde og det bedste materiel medgik til rejsen. Det lykkedes Koch ved det på Lambert Land udlagte depot at skaffe sig visshed om den sørgelige skæbne, som havde ramt kammeraterne, idet liget af Jørgen Brønlund fandtes her i en kløft. Ved hans lig fandtes Høeg-Hagens kortskitser visende resultatet af de foretagne undersøgelser samt Jørgen Brønlunds på grønlandsk førte dagbog. I denne læstes følgende beretning på dansk: Ankom 79 grader fjorden efter forsøg hjemrejse over indlandsisen i november måned. Jeg kommer hertil i aftagende måneskin og

kunne ikke videre af forfrysninger i fødderne og af mørket. Andres lig findes midt i fjorden foran bræ (omtrent $2\frac{1}{2}$ mil). Hagen døde 15. november Mylius omtrent 10 dage senere. Jørgen Brønlund.

Fra Kap Rigsdagen var de gået mod vest, havde nået deres mål, Kap Glacier, og kortlagt en del af landet på nordsiden af kanalen. På tilbagevejen var de blevet tvungne til at oversomme i Danmarksfjorden, hvor jagten havde været sparsom, og hvor de uden tvivl har lidt nød. Om efteråret har de igen arbejdet sig hjem efter, og hvad de har lidt på denne rejse uden proviant, klæder og fodtøj kan sikkert ingen pen beskrive. Mylius-Erichsen og Høeg-Hagen bukkede under nogle få mil, før de nåede depotet, medens Jørgen Brønlund har slæbt sig afkræftet og udhungret fra sine kammeraters lig til depotet, fordi han har følt det som sin pligt at gøre sit til, at kammeraterne og efterverdenen fik underretning om deres sejr, kamp og død.

Jørgen Brønlund, der lå frosset ihjel med sin bøsse over brystet, blev begravet på stedet, så godt forholdene tillod det, hvorimod det ikke var muligt at finde Mylius-Erichsen og Høeg-Hagens lig, da alt var dækket af metertyk sne.

Den 18. juli ankom det sidste rejsehold til skibet, og da isen var brudt op i fjorden, blev al kraft sat ind på at fremskynde afrejsen, der fandt sted 3 dage senere.

Den 21. juli byggede alle hjemmeværende af ekspeditionens medlemmer på en skrænt i nærheden af Danmarks Havn en ca. $4\frac{1}{2}$ m høj stenvarde med et trækors til minde om Mylius-Erichsen, Brønlund og Høeg-Hagen, og da den var rejst samledes alle om den og sagde et sidste farvel til de 3 døde kammerater.

Umiddelbart før afrejsen etableredes i det største af husene et depot forsynet med proviant, kul, klæder osv. tilstrækkelig for 3 mand i et år, idet det var hensigten med dette depot dels at erstatte, hvad ekspeditionen havde forbrugt af de amerikanske depoter på Shannonøen og Bass Rock, dels at skabe et nøddepot, som kunne sætte eventuelle nødstedte i stand til enten at nå de store amerikanske depoter eller overvintre på stedet; det mentes, at et sådant nøddepot nu, da der syntes af og til at komme norske fangstmænd så langt mod nord, kunne få betydning for disse.

Da de gunstige isforhold mod nord bød på en overordentlig sjældnen chance til at foretage videnskabelige undersøgelser i farvande, der ellers ikke var tilgængelige, besluttedes det at foretage et kryds nord på i det åbne vand, foretage videnskabelige undersøgelser og derefter søge ud så nordligt som muligt. Det lykkedes også at få foretaget en del trawlinger og hydrografiske undersøgelser, men imidlertid viste skibets kedel sig at være så svag, at det måtte anses for uforsvarligt at fortsætte undersøgelserne. To gange, medens skibet lå i isen, skete der havari på kedlen, men det lykkedes begge gange maskinmester Weinschenck at få den lappet; selv om „Danmark“ sikkert havde kunnet klare sig ud af isen for sejl alene, var det dog en meget ubehagelig situation at være i, men den friede maskinmesteren ved resoluthed og dygtighed skibet ud af.

„Danmark“ kom godt ud af isen; den norske islods Ring ledede med stor dygtighed skibets sejlads i isen, og skønt der var stadig tåge fandt han altid en fremkommelig vej. Den 31. juli stod ekspeditionsskibet heldigt ud gennem det yderste bælte af isen, der duvede stærkt i en dønning af sydøst. Efterhånden arbejdede „Danmark“ sig sydover og fik i nærheden af Jan Mayen en stiv sydvestlig vind, der tvang skibet noget øst over, således at man opgav den oprindelige bestemmelse om at gå til Eskefjord på Island og i stedet søge norsk havn, dels fordi kulbeholdningen var omtrent opbrugt, dels da kedlen trængte til et grundigt eftersyn, og den 15. august ankom „Danmark“ som nævnt til Bergen.

Ekspeditionen havde løst sin opgave programmæssigt. Østgrønlandskysten var berejst indtil Kap Bridgman på omtrent $83\frac{1}{2}^{\circ}$ n. br. og ind i Pearykanalen til Kap Glacier, hvorunder det havde vist sig, at kysten gik langt østligere end ventet, der var opnået forbindelse med Pearys varder på Peary Land og ved Kap Glacier, det danske flag var hejst og landet taget i besiddelse for den danske stat. Desuden var til stadighed foretaget slæderejser i videnskabeligt øjemed i det Danmarks Havn omliggende terræn ind på indlandsisen og syd på indtil egnene omkring Ardencape Inlet, og der var indsamlet et rigt videnskabeligt materiale i alle de specielle grene, i hvilke videnskaben

var repræsenteret, og kysten var ikke alene blevet kortlagt nord over, men også syd på til $74\frac{1}{2}^{\circ}$ n. br.; så godt som overalt fandtes rester af tidligere eskimoisk bebyggelse.

Ekspeditionens 25 overlevende medlemmer fik alle fortjenstmedaillen i sølv med spænde og hver en hædersgave på 1000 kr., hvilket sidste også gjaldt Høeg-Hagens og Jørgen Brønlunds efterladte, medens Mylius-Erichsens enke af statskassen tilstodes en livsvarig hædersgave på 1500 kr. årlig.

De 3 norske hvalfangerkaptajner fik for deres indsats hver et guldur med inskription og den danske konges kronede navnetræk, og kutternes besætninger – 26 mand – 2000 kr. til deling mellem sig. Disse belønninger overleveredes kaptajnerne og besætningerne ved en højtidelighed i Ålesund Fiskeriforening den 31. januar 1909 i overværelse af byens embedsmænd og en talrig repræsentation for byens fiskeri- og søfartsinteresserede.

På Langelinie i København rejstes en mindesten for de 3 omkomne, og i Godthaab yderligere en sten for Jørgen Brønlund.

Skrevet på grundlag af utrykt materiale i Marineministeriets arkiv.