

Opdagelsen af landet hinsides det åbne, isfri hav (Nord- og Nordøstgrønland) forløb langs to ruter (de røde pile): en vestlig gennem Smith Sund og Nares Stræde og en østlig langs Grønlands nordøstkyst.



længere og længere ind i drivisen bag det åbne, isfri hav. I de efterfølgende afsnit omtales nogle udvalgte milepæle og faktorer i dette forløb.

HINSIDES DET ISFRI ÅBNE HAV

På grund af ismassernes greb om Nord- og Nordøstgrønland foregik den europæiske opdagelse og udforskning af dette område trin for trin ad to forskellige ruter: en vestlig op gennem Smith Sund og en østlig op langs Grønlands østkyst. Et mønster, der stort set har holdt sig uændret til vore dage.

Den ældste skrevne beretning om Nordøstgrønland stammer fra den engelske søfarer Henry Hudson (1550-1611), der i 1607 fulgte østkysten af Grønland nordover under forsøget på at finde en nordlig vej til Orienten. Den 21. juni 1607 så Hudson om bord på »Hopewell« land på 73° N og gav det navnet Hold with Hope.¹¹ I 1610 begav Hudson sig ud på en ny rejse for at finde en rute, denne gang vest om Grønland. På denne rejse gjorde besætningen mytteri og efterlod Hudson, hans søn og syv besætningsmedlemmer i en lille jolle. De blev aldrig set igen.

Nogle få år efter Hudsons forsøg udforskede William Baffin (1584-1622) og Robert Bylot med »Discovery« farvandet langs Grønlands vestkyst.¹² Bylot havde forinden også deltaget i Hudsons sidste ekspedition. De nåede op til 77° 30' N og opdagede den 5. juli 1616 munden af Smith Sund, »det flotteste og største sund i hele denne bugt.«¹³

Imidlertid skulle der gå tohundrede år, inden den næste ekspedition nåede op under disse himmelstrøg. Det var en Royal Navy-ekspedition i 1818 med »Isabella« og »Alexander« under ledelse af John Ross (1777-1856) og William Edward Parry (1790-1855). Ekspeditionen satte den videre udforskning i stå endnu en tid, fordi

Ross på sit kort underligt nok lukkede Smith Sund, således at det i stedet fremstod som en bugt.

»Grønlands apostel«, den norskfødte præst Hans Egede (1686-1758), der var missionær i Grønland i årene 1721-1736, foretog i 1723 og 1724 to rejser for at udforske Grønlands vestkyst. Formålet var at skaffe efterretninger om nordboerne. Egede forsøgte forgæves at gennemføre en ekspedition til Østkysten i den fejlagtige tro, at nordboernes gamle Østerbygd måtte ligge her. Rejsen blev foretaget i konebåd fra det daværende Godthåb og helt ned til Nunap Isua (Kap Farvel), hvor isen tvang Egede til at returnere.

Først i 1883-1885 lykkedes det for Gustav Holm (1849-1940) og Thomas V. Garde (1859-1926) at realisere Egedes plan og gennemføre en ekspedition med konebåd op langs Grønlands sydøstkyst. De nåede som de første europæere frem til Ammassalik, hvor de traf en hidtil ukendt eskimostamme.

Siden 16-1700-årene havde en kolossal hvalfangstvirksomhed fundet sted langs kanten af den nordlige iskappe. Blandt de britiske hvalfangere var William Scoresby Junior (1789-1857), som i 1822 nåede ind i åbent vand ved Grønlands østkyst på 74° N med fartøjerne »Baffin« og »Fame« af Hull, idet han skitserede kystlinjen sydover og endelig udforskede Scoresby Sund.¹⁴

Næste sommer, i 1823, besøgte som omtalt en Royal Navy-ekspedition under ledelse af Edward Sabine (1788-1883) og kaptajn Douglas Charles Clavering (1794-1827) området mellem Shannon og Hold with Hope med skibet »Griper«.¹⁵ Ved Dødemandsbugten på sydsiden af Clavering Ø traf de en lille gruppe inuitter – i alt tolv mænd, kvinder og børn. Dette er fortsat det eneste kendte møde mellem europæere og de oprindelige inuitter i Nordøstgrønland.¹⁶

DAMP OG SKRUE

I slutningen af 1830'erne opfandt John Ericsson (1803-1889)¹⁷ skibsskruen og ved at koble den til dampmaskinen skabtes en revolutionerende ny forudsætning for skibsfarten, ikke mindst i arktiske farvande. Man fik nu en helt ny måde at manøvrere på, som end ikke de bedste sejlskibe kunne konkurrere med. Det gav ekspeditionerne mulighed for at trænge endnu længere ind bag det isfri, åbne hav.

Royal Navy fik bygget sit første skruefartøj i 1843, og allerede to år efter blev flådeskibene »Erebus« og »Terror« begge udstyret med maskine og skrue før den ekspedition, som sir John Franklin (1786-1847) skulle lede mod Nordvestpassagen.¹⁸ Ekspeditionen havde dermed det bedste udstyr og mandskab, som Royal Navy kunne præstere. Til trods herfor endte turen i en tragedie, idet Franklin og hele mandskabet alle omkom.

Hændelsen fik imidlertid stor betydning for arktisk udforskning, idet den i midten af 1800-tallet affødte mere end 40 eftersøgningsekspeditioner. De fleste af disse gik til det nordlige Canada, hvor man forventede at finde spor efter Franklins ekspedition, men nogle kom også ind i grønlandske farvande og resulterede dermed i en fornyet interesse for det nordlige Grønland.

En af ekspeditionerne blev ledet af kommandør i Royal Navy, Edward Augustus Inglefield (1820-1894), som med »Isabel« passerede Kap Alexander og den 27. august 1852 nåede op til 78° 28' N. Dermed havde Inglefield genåbnet Smith Sund på landkortet, en opdagelse, der fik stor indflydelse på de senere forsøg på at nå Nordpolen.¹⁹