

POLAR ÅRBOKEN 1936



UTGITT AV NORSK
POLARKLUBB ~
GYLDENDAL NORSK FORLAG

POLAR-ÅRBOKEN

1936



Var det spørsmål om TOBAKK
for utrustningen, blev det alltid

TIEDEMANN'S

- NANSEN:** Til Fram-ferden 1893—96 hadde vi fra Tiedemanns Tobaksfabrik rikelig forsyning av røketobakk og skrå som blev høit skattet. Tobakken holdt sig fortreffelig hele tiden og var like god den siste dag av ferdens 3 år som den første.
- AMUNDSEN:** Tobakken var som nypakket efter et fravær av 4 år. Gjentagne utsatt for kulde og varme (+ 30^o til ÷ 60^o C), fuktighet og tørke — — var den like god.
- SVERDRUP:** Tiedemanns Tobakk er den mest holdbare og velsmakende jeg kjenner. Efter et fravær på over 4 år tok vi den siste rest. Den var like frisk og god.

POLAR-ÅRBOKEN

1936

UTGITT AV
NORSK POLARKLUBB

GYLDENDAL NORSK FORLAG

OSLO 1936

REDIGERT AV ODD ARNESEN
PRINTED IN NORWAY
REISTAD & SØNNES BOKTRYKKERI
KLISJÉENE ER LEVERT AV
A.S. «CLICHÉ», OSLO

ARKTISK KULTUR

AV HELGE INGSTAD

Det er ikke så sjelden å møte den opfatning i civilisasjonen, at tilværelsen for dem som frister villmarkslivet i arktiske strøk arter seg så temmelig uryddig. Man har en uklar forestilling om en Robinson Crusoe-eksistens, som forutsetter at skitten får gro og at man for øvrig kan sleive seg gjennom dagene alt ettersom man er i humør til. Ja, enkelte som legger ut for første gang, ser endog noe karslig i slikt, og jeg minnes reiseberetninger, hvori forfatteren med synlig stolthet forteller om hvor mange uker det gikk mellom hver gang han vasket seg. Men intet er mere misvisende hvor talen er om dem som i egentlig forstand hører polarlandet til. I deres liv gjelder uskrevne lover som forutsetter system og orden, selvdisciplin og en gjensidighetens ånd. De krav som her stilles kan på mange måter sies å være strengere enn i civilisasjonen, fordi det under de harde forhold der nord krever langt mer av en viljeinnsats å gå inn for noe som ikke automatisk følger av det daglige virke.

Noen spredte trekk vil vise hvad jeg sammenfatter under betegnelsen arktisk kultur. De er hentet fra villmarken i Nord-Kanada, hvor levesettet blandt de fåtallige hvite menn bygger på gammel tradisjon.

Det er harde vilkår de arbeider under, pelsjegerne der nord. Gjennom en åtte måneders lang vinter flakker de omkring med sine hundespann, snart i skogene, snart over tundraen på jakt etter pelsdyrene og matviltet. Temperaturen ligger da jevnlig omkring 30—40 kuldegrader og kan



På tokt med indianerne.

stundom dumpe ned til 60. De menn som ferdes i skogen gjør stundom bruk av tømmerhytter, men kanskje de fleste tilbringer vinternatten på et leie av granbar under åpen himmel. På tundraen benyttes telt. Et årlig besøk til en handelsutpost gir den eneste kontakt med utenverdenen. Med andre ord et nomadeliv så primitivt som vel mulig, og hvor selve kampen for tilværelsen krever det ytterste av sin mann.

Under slike forhold skulde man ikke tro at det blev rum for noen særlig kultur. Men den er der.

For å ta en ting som renslighet og orden: Å springe ut av sengen i et lunkent værelse, skru på en varmtvannskran og derefter vaske sig, krever ikke noe nevneverdig tiltak. Å tørne ut av sitt telt en beksvart morgen i sno og 30 graders kulde for å vaske sig i sne, blir noe anderledes! Det er hvad de kanadiske pelsjegere gjør. At de dessuten vasker sig før dagens andre måltider, ansees som en selvfølge. De aller fleste fører såpe og håndklæ med på sine ferder. Den



Pelsjegeren Alaska-Jim foran sin hytte.

samme renslighet er gjennomført i matstellet, noe som ikke alltid er så liketil i et telt, hvor det fyker med renhår, eller ved bålet hvor en mann har minst tre gjøremål samtidig. Klær og bruksgjenstander kan vel slites bra, men de holdes på stell. Prinsippet er at intet får lov til å forfalle. — Hvad den huslige orden angår, er den gjennomført med streng konsekvens enten det nu gjelder i hytte, i telt eller ved leirbålet. Slikt koster ikke så lite av en selvovervinnelse mangen gang. Når man er utkjørt efter en dags slit i sneen, sulten og forfrossen, er intet mere fristende enn å gramse i sig litt mat, kripe i soveposen og ellers la sakene slenge omkring som det kan falle. Man skal gjennom en hard skole før den polare ordenssans går i blodet.

I denne forbindelse skal jeg nevne et eksempel fra en av de mest navngjetne pelsjegere i Nord-Kanada. «The Lone Wolf» blev han kalt fordi han alltid lå alene og fanget flere ulv enn alle andre. Bare i 1929 tok han 200 stykker. En vinter lå han i telt inne på tundraen ca. 3 dagersreiser fra

mig. Julekvelden besøkte jeg ham. Make til orden og renslighet som i hans telt har jeg sjelden sett. Hver ting hadde sin plass, og han kunde finne frem til tingene sine i mørket om det knep. Da jeg kom inn på saken, svarte han karakteristisk nok: «Er nødt å holde skikkelig orden, ellers blir det til at det går ad undas med alt.» Som et illustrerende motstykke til denne pelsjegeren skal jeg nevne det eneste tilfelle av virkelig rot og svineri jeg kjenner fra den hvite mann i Nord-Kanada. Her var det også en kar som levde alene. Han bodde i en hytte, og i den så det slik ut at det var en gru. Uryddig, skitt overalt. Selv lå han mest på brisken og drog sig. Fornylig har jeg fått høre at han begikk selvmord. Blandt villmarkens menn var der da også bare én mening om denne karen: «He lives like a pig», het det, og dermed var alt sagt.

Også på andre måter har de hvite i Nord-Kanada system i sin tilværelse. Det er fast skikk at man står op ved sekstiden om morgenen. At man har ligget der søvnløs og hutret natten igjennem, er ingen undskyldning for å bryte denne regel. Det heter ikke for intet at resultatet av en vinterdag står og faller med at man er tidlig på bena. Oftest er det en lite lystelig affære å kare sig op av varm sovepose og ut i vintermørket. Særlig når man våkner under åpen himmel, finner sig halvt nedsnedd og merker på nesetippen at temperaturen ligger omkring de 40 kuldegrader, kan det å stå op passende sammenlignes med å kaste sig ut fra et ekstra høit springbrett. Og er man nu vel på bena, og har man endelig med frosne fingrer fått i stand et flammande bål, er enhver form for komfort banlyst. Frokost og leirbrytning foregår med en flyvende fart. Før det første gry av dag siger op, bærer hundespennene inn gjennom skogen.

Et litt ekstraordinært eksempel på hvorledes alle hensyn til velvære må vike, hvor det gjelder å få en tidlig start,



Helge Ingstad foran sitt telt.

gir følgende trekk fra Kanadas villmark: Det var midtvinters. Jeg hadde reist mitt telt ved skoggrensen og levde alene der. Sent en kveld fikk jeg overraskende besøk av en korporal fra «The Royal Mounted Police» og en indianer. Den siste var hans hjelper, som det bl. a. pålås å ordne med bikkjene, leirslagningen og en vesentlig del av det tidlige morgenarbeide. Dyktig slitne var de begge, for siden daggry hadde de brøitet vei på snesko foran hundespennet i et uføre av nysne. Men nu kunde de gjøre regning på en fin natt efter alt maset, for mitt telt gav rum for minst tre gode sengeplasser, og der var rikelig med myke renskinn å ligge på. Da måltidet var over, rullet korporalen og jeg oss inn i hver vår sovepose, og lenge varte det ikke før det steg kraftige snork av lovens håndhever. Mellem oss hadde vi latt plass åpen for indianeren, men det varte og rakk, og han innfant sig ikke. Da jeg kikket op, blev jeg vår at han drev med å rote i vedstaben borte mellem ovnen og teltveggen. Ganske rolig rev han stablen over ende, strødde vedskiene så noenlunde jevnt omkring og la sig på dem der borte i kroken. Da jeg spurte hvorfor i all verden han ikke kom over til oss og la sig på renskinnene, svarte han: «Indianer trett, på renskinn kanskje sove altfor godt, på vedskier ikke sove altfor godt, våkne tidlig.» Dette gjorde et dypt inntrykk på mig, og jeg kommer aldri til å glemme den dødstrette indianer som valgte å sove på kantete vedskier for å komme tidlig op om morgenen.

Slik er det i det meste der nord, arbeidets bestemte krav går foran alt. Og arbeide er det nok av til enhver tid. Stundom hører man det spørsmål: «Hvordan i all verden får dere tiden til å gå i villmarken!» Om spørgeren blev med en vinterdag som begynner med matlagning, leirbrytning, sneskosjau og hundekjøring, stundimellem avbrutt av en drivende villrenjakt, og som efter 10 timers slit slutter med leirslagning, hundeføring, matlagning, strømpestopning



Sommersol over Kanadas villmark.

og reparasjon av seletøi og meget annet, tror jeg han vilde slutte med å spørre.

Også i forhold til dyr er der orden i tingene blandt de hvite i Nord-Kanada. Hundene kan nok stundom få bra med juling, det kan ikke nektes, men så må det også erindres: disse karene kan jule en hund på *riktig* måte, d. v. s. således at den ikke tar noen skade av det. På den annen side gir de dyrene en real behandling. De går til det ytterste for å skaffe dem rikelig med mat. Når de slår leir kalde vinterkvelden i skogen, tar de sig av hundene før de sørger for sig selv. Der lages en snegrop for dyrene, der hugges et tykt lag granbar som de får å ligge på, det steinfrosne kjøttet tines for dem o. s. v. Når sledene er på farten, er skikken den at mannen aldri skal hemme hundenes fart. Er lasset tungt, får han fly etter. Er sneen dyp, skal mannen og ikke hundene brøite vei. Uavlatelig skal han være

i aktivitet, styre og støtte sleden slik at arbeidet blir lettest mulig for dyrene. Med adskillig rett kan man si at først kommer hensynet til hundene, i annen rekke hensynet til hundekjøreren. Det er nok så at denne mangen gang vil skjelle og smelle over spannet så det lyner. Men det betyr ikke så mye. Hundene er hans stolthet og gud nåde den som rakker ned på dem. Det vilde ligge på linje med å si en ektemann op i fjeset at hans kone ikke er noe tess.

Hvor det gjelder skogens og tundraens ville dyr, kan man for de fleste hvite menn i Nord-Kanada tale om en utpreget jegerkultur. Man griper ikke til børsen bare for å drepe, selv om viltet er på aldri så fint skuddhold. Vilt betyr mat eller pelsverk, og ut fra det synspunkt driver man jakten. Her tror jeg at mange fra civilisasjonen kunde ha adskillig å lære av villmarkens mann. Jeg tenker ikke minst på turister og mindre halv-videnskapelige ekspedisjoner som sommerstid besøker polartraktene. Enkelte av dem anser åpenbart polarstrøkene som en fornøielsespark, hvor den største attraksjon er å plaffe ned ethvert dyr som kommer på skuddhold. Det er her nok å nevne hvad turister har utrettet på Svalbard. Der fantes tusener av ren for en 15—20 år siden. Så kom turistbåtene med de såkalte storviltjegere. Det hendte at en ekspedisjon på et begrenset område skjøt ned 150 villren, som på Svalbard er like lett å felle som sauer. Etterpå blev da jegerne fotografert. Så bragtes to—tre av de største gevirene ombord mens alle skrottene blev liggende igjen for å råtne. Resultatet er at der idag bare finnes noen få hundre ren tilbake på Svalbard. Det er ikke fritt for at man fremdeles treffer på enkelte, som ikke kan se en fugl eller en sel på skuddhold uten at det hensiktsløst skal plaffes løs på den. Den slags folk fortjener en drakt pryl.

Polarstrøkernes vanskeligste kapitel er vel helst det innbyrdes forhold mellem menneskene. Her ligger de hvite i



Villren skutt på tundraen.

Nord-Kanada godt fremme. Gjestfrihet er der en lov som ikke ustraffet brytes. Det sier sig selv at hytte eller telt står åpen for hvem som helst, rødhud eller hvit. Er eieren hjemme, nøier han sig ikke med å by de fremmede sengeplass, nei oftest går han dem i møte, hjelper dem med å sele av hundene og lenke dem op. Derefter gir han sig til å lage i hop det beste huset kan yde i matveien. Og måltidet skal være ferdig i en fart, uansett om det bryter med vertens vanlige ete-tid. Har ikke de besøkende tilstrekkelig hundemat, blir de hjulpet så langt som vertens forsyninger rekker. Jeg kunde berette mange eksempler på hvor langt folk strekker sig der nord når det gjelder å øve gjestfrihet, men det får være nok med ett: Som eneste hvite mann levde jeg et år sammen med den primitive indianerstammen «Villreneterne». Vinterstid fór vi og flakket i villrenens kjølvann inn over tundraen til Thelonflodens ukjente kilder. Så sviktet villrenen fullstendig. I 4 dager var vi uten mat og kjente oss til slutt temmelig slunkne og slappe. Omsider nådde vi frem til noen hvite pelsjegeres hytte ved skoggrensen. Og der blev det vel en velkomst. Vi var jo en stor



Snowdrift-elven øst for den Store
Slavesjø.

og slukvoren bande, og disse pelsjegerne hadde ikke synderlig mer enn hvad de trengte selv. Men de grov frem og disket op med det beste de hadde. Hundene fikk også sitt, og det var ikke lite de trengte. Da vi drog, tvang våre verter endog på oss en hel renskrott, til tross for at de selv bare hadde hundemat igjen for ca. 1 uke. Og det var ynkelig liten utsikt til at de skulde få skutt noe vilt med det første, for naboskapet var

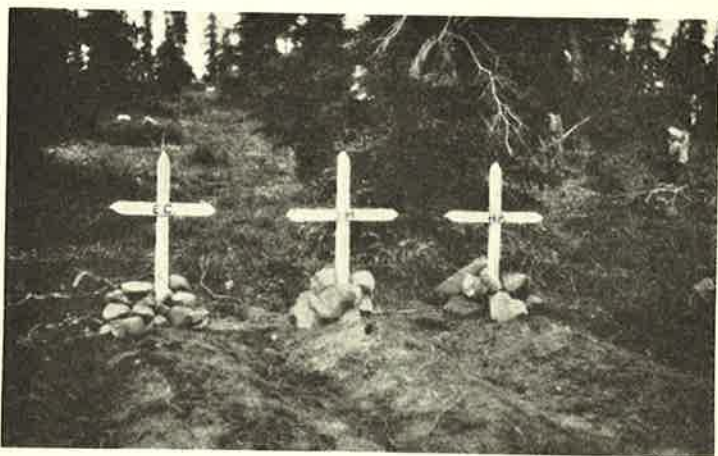
som blåst tomt for villren. Slikt kan man kalle gjestfrihet.

Selv om verten er fraværende, gir det sig selv at en farende kar kan benytte hans telt eller hytte og hans matforsyning. Men det er en forutsetning at han ordner efter sig, hugger ved og skjærer op fliser for ovnsfyring. En mann som engang hadde glemte det siste fikk bent frem et vanry på sig de år jeg levde i de egner. Og med rette. Det skal mindre til enn mangel på skikkelig ovnsnøring før en mann fryser ihjel, når polarlandet først viser tenner. — Tyveri forekommer praktisk talt aldri. Både indianere og hvite har vært på besøk i mitt telt mens jeg var fraværende, men det hendte aldri at noe kom bort, enda jeg hadde hele min fangst av ulv og rev hengende der.



Kanofart gjennom strykene.

Samværet mellom mennesker som bare leilighetsvis møtes gir i polarstrøkene sjeldnere årsak til alvorlige vanskeligheter. De kritiske problemer oppstår helst hvor de samme mennesker omgås til daglig gjennom et lengere tidsrum. Da ser man ikke sjelden eksempler på gnissing, ja stundom bitter strid. Årsakene kan være mange, de som er den direkte foranledning er oftest de minst vesentlige. Av inngripende betydning er her de forskjellige avsavn, mørketid og isolasjon, selve trykket av polarlandet sett i sammenheng med overvintrerens naturell. For noen år siden hendte det således ved Mackenziefloden at en kar skjøt sin kamerat, hvorefter han drepte sig selv. En gjensidig mistanke var grodd op mellom dem inntil den endte i en slags galskap. Men dette er en undtagelse for Nord-Kanadas vedkommende, og det er påfallende hvor godt folk der går i lag. Dette beror ikke minst på mange av de forhold jeg før har omtalt, som



Gravene til tre engelske pelsjegere som sultet ihjel nær tundraen. Den ene het Hornby og var en velkjent eventyrer der nord.

f. eks. de strenge krav til renslighet, orden og systematisk arbeide. Hvor disse oppfylles, er der straks mindre grobunn for misstemning. Samtidig vokser *det* frem som er noe av det viktigste av alt i polarstrøkene: evnen til selvdisciplin. For det er tider hvor det kreves at man må gi avkall på å ha rett, og der er stunder da selv den beste må gå inn for å ta sig selv kraftig i nakken.

Disse løsrevne eksempler til belysning av hvad jeg har kalt arktisk kultur, kunde suppleres med mange andre. Det gjelder om dem alle at de ikke er noen tilfeldig form, men realiteter som har den største betydning for livsførselen der nord. Det har vist sig og vil alltid vise sig, at han som følger polarlandets uskrevne lover, vil nå lengst hvor det gjelder de praktiske resultater. Samtidig vil han komme fra polarlivet med en vinning, personlig sett. Den som sleiver i vei og gir renslighet, orden, selvdisciplin og gjensidighet en god dag, får det verst selv. Med ham har polarlandet sin egen måte.

Helge Ingstad.

POLAR-MENTALITET

AV BISKOP EIVIND BERGGRAV, TROMSØ

«Polar-Årboken» har ønsket noen notiser fra min visitasjonsreise til Svalbard siste sommer — den første siden øgruppen blev norsk. Mine personlige reiseinntrykk har ingen almen interesse. Men visse iakttagelser om polarstrøkernes innflytelse på menneskesinnet kan kanskje gå an. Mennesket vil alltid under særegne forhold reagere på en egen måte, som kan åpenbare oss litt om menneskesinnet i det hele.

Livsvilkårene på Spitsbergen er nok en del forskjellige for grubearbeiderne og for fangstfolkene (overvintrerne); de siste beveger sig mere i naturen, de har mere avveksling. Men stort sett er forholdet ens for alle parter. Også fangstmannens liv er i mørketiden yderst monotont: de trafikerer den faste rute rundt fjell og fjord til de samme revefellene hver dag. Grubearbeiderne har nok mer fellesskap, fangstmennene liker sig helst alene, eller to sammen. Men selve avstengtheten fra hele den øvrige verden er felles for alle. Når siste båt er gått i oktober, er folk der oppe likesom fanger i sin situasjon. Felles er også mørket. Skoddene tas ikke fra vinduene i månedsvis. Hvorfor skulde man det?

Det er *kombinasjonen* av avstengthet og mørketid som er det særegne for Svalbard. Vi kjenner ellers alle litt til disse faktorerens virkning hver for sig — ensomhet og mørke, men her fordobler de hverandres effekt ved å optre samtidig. Det fysiologiske og det psykiske virker gjensidig

forsterkende på hverandre. Dette er utgangspunktet for å forstå polar-mentalitetens problem.

Roald Amundsen som hadde god og allsidig erfaring i polarstrøkene, har gitt en analyse av hvordan den psykiske tilstand blir hos overvintretere som holder ut *år etter år*. «Jeg vet av egen erfaring,» sier han, «hvordan det avstengte liv angriper den sunde, fornuftige tanke-evne. Et år er merkbart på et individ. Hva skjer så med de mange som år etter år er utestengt? Uten at de selv vet om det, skrumpner deres hjerne inn til et minimum, og så fortsetter de allikevel å bedømme hverandre og forholdene i det hele med den lille bit hjerne som er levnet dem.»

Disse fysiologiske uttrykk, som Amundsen bruker, er selvfølgelig billedlig å forstå. Det som faktisk skjer, er at sinnets funksjoner undergår merkbare forandringer. Det biologiske beskyttelses-instinkt reagerer. Det usedvanlige bevirker en omformning av de normale funksjonsmåter. Der skjer først og fremst en skall-dannelse. Mennesket innretter sig, tilpasser sig, blir automat. De riktige overvintretere liker ikke forandringer. Ensformigheten bevirker uvilje mot overraskelser. «Det er en lettelse når siste båt går om høsten,» sier de på Svalbard. Sysselmannen Ingstad besøkte ifjor en ensom fangstmann som man fryktet lå syk i sin ensomhet. Ingstad skildret sin innkomst i hytten slik:

«Han levde. Forundret og fjernt så han på oss, de første mennesker på en evighet. Det så ut som om vår nærværelse spjæret hans verden som var bygget op i ensom eftertanke mens mørket ruget og snestormene pisket inn fra polarisen. Samtidig kom det vel til ham en urofylt glede.»

Spjæret tilværelse — urofylt glede — det er nettop uttrykk for hvordan det virker når den automatiske skall-dannelse uventet brytes. Sinnet makter ikke mangfoldigheten, det ønsker ingen overflødige sensasjoner. Stikk motsatt av hvad man skulde ha ventet!

Skallet viser sig også i det gjensidige forhold mellem de avstengte. Man skuldé ment at mennesker som er isolert blev åpne mot hverandre. Men forholdet er omvendt. De lukker sig. De er redd for å få hverandre for nær inn på livet. De kan prate, men de prater bare overflate. Det egentlige i dem er der sperret for. Hele livsløpet har fått snevrere radius; tankegangen, erfaringsmaterialet går i ring. Der er noe hemmet over det hele.

Til gjengjeld er ulykkeligvis visse normale hemninger svekket. Nærtagenhet, mistenksomhet, irritabilitet, bitterhet kjenner vi jo alle til fra vårt eget daglige omgangsliv. Vi hjelpes i disse ting ofte av naturlige hemninger så impulsene ikke får utfolde sig fritt. Og tiden læger snart, avvekslingen mildner. Men i polarnatten er der ingen tid, og avvekslingen uteblir. Monotonien råder. De samme ansikter, det samme tråkk. Sinnet blir hudløst. Bremsene klikker. Det lykkes ikke så snart å få avreagert en sjelelig vanskelighet.

Mens altså livsutfoldelsen blir hemmet («innskrunpet hjerne»), så blir til gjengjeld hemningene borte overfor de mer primitive reaksjoner. I beste fall tier man og «biter i sig». Men lidelsen og irritabiliteten er der.

Tankene kretser helst i ring. Praten i en fangsthytte maler op og op igjen de samme ting, kveld efter kveld. Menneskene lever av å gjenopleve. De er sjelelig talt gått i hi.

Et viktig moment må her innskytes: Det er som om det sjelelig storladne allikevel holdes i beredskap; det er latent til stede. Står noe på, er disse folk offervillige og storlagne. Der presteres jo også det utrolige av arbeidsydelse, av anstrengelser, både på fangstområdet og i gruben. Glimrende arbeidere — derom er alle enige. Men som en erfaren mann sa til mig: De kan stole på hverandre i en tørn, fangstfolkene, men de åpner sig ikke engang for dem de

slik stoler på. — «Her er åpenbart ruin,» sa en av de eldste. Innstillingen menneske til menneske kommer til å mangle det gjensidig befruktende, inspirerende. De frykter hverandre. De lukker sig automatisk.

Når vekselvirkningen i det sociale liv hemmes, så blir altså den sociale faktor likefrem *negativ*. Man blir a-social.

I mindre målestokk kan man som bekjent se det samme i mange relativt avlukkede små samfund også under blidere himmelstrøk.

Noe særskilt som trer frem der oppe i is-landet er virkningen av livs-formålets innsnevretthet. Slitet og fortjenesten og maten er alt. En videnskapelig ekspedisjon, en forskerferd har oppgaver av mange slags. Hver mann har her sin egenartede jobb. I fangst- og grubeliv derimot er det ens for alle. Statsminister Nygaardsvold sa i sommer: «Vi må jo innrømme at det er pengene som er livsmålet der oppe.» — *Litt* mere er det forresten. Men i dagenes enstonighet er det som om *fortjenesten* blir gud. Der mangler det vi kunde kalle livsverdienes vekselbruk. Folkene har ikke familie. En arbeider sydpå som kommer fra sitt arbeidsskift, han kommer til noe *ganske annet* når han kommer hjem. La det være at han kanskje har et dårlig hjem. Selv en sint kone er da iallfall noe annet enn kull og reveskinn. Det gir bytte i de funksjoner man har bruk for, det gir et skifte av livsinnstilling å komme inn i familiens liv, selv om det ikke har idel lyse sider. Nye vanskeligheter virker anspennende på nye psykiske baner. Det ene livsområde står i vekselvirkning med de andre. Dette livsverdienes vekselbruk mangler stort sett der oppe.

Men leser de ikke? Jo, grubearbeiderne leser meget — noen av dem. De har også kino og radio. Men alt dette er *passiv* underholdning. Det er ikke noe som de setter sinnet inn for. De engasjeres ikke. Det er som om det ikke gjelder noe annet enn å få tiden til å gå. Det er atter det

innestengte som er på ferde. Inspirasjonen til initiativ mangler.

Det er i det hele så meget som bekrefter hvad en av dem sa: «Vi lever i en foreløbighetstilstand, i en undtagelses-situasjon; vi *utsetter*.» Når dette efter hvert blir vane, så kan utsettelsen bli til det som Amundsen iakttok i Seattle: folk funksjonerer mekanisk, de blir automater. Men også da er i behold den fabelaktige reaksjonsdyktighet på de *spesielle* felter. Det er som om innsatsevnen på en egen måte er magasinert.

Og hvor er det blitt av de andre sjelelige evner og behov? De synes å ligge latent.

En kveld blev jeg bedt av arbeiderforeningen om å holde foredrag i Folkets Hus i Longyearbyen. De vilde ha et emne om psykologi. Jeg seigpina dem på de ryggsløse benkene i halvannen time. Det var våkne ansikter å se inn i, det var langt fra tomme sinn. Men der var noe ved denne lyttende skare som hadde preg av ensomheten i blikket, av ensomhetens dybde. Den måte de lyttet på, var anderledes enn vanlig. Man blev stille overfor opplevelsen.

De *dagbøkene* som er funnet i hyttene på Svalbard gjennom årenes løp, efterlatte skrivebøker fra dem som er død i ensomheten, åpenbarer plutselig, nesten med vulkansk velde, hvad der kan leve op i innestengtheten. Dødens nærhet virker som en ophevelse av det monotone, av det innestengte. Det er noe som blir aktuelt og personlig. Den enkelte blir i centrum for noe som frigjør det bundne, det latente i ham. Foreløbighetstilstanden ophører. Nu viser det sig at den ikke var død, men en dvale.

Norsk Polarklubb offentliggjorde noen slike blader i 1933. Den som leser dem, slutter å være psykologisk gransker overfor disse folk og deres tilværelse. Han tar hatten av og bøier hodet. Det er den enkle majestet i et åpent menneskesinn, en enfoldig tro som reiser sig for vårt øie.

Det vilde være formastelig å tenke på — aller minst i en skisse som denne — å løse polarsinnets gåte. Så meget forstod jeg på mine egne ferder i natur og mellom folk der oppe, at polarlandet er fasinerende, det drar. Det kjennes som en frigjørelse, en hvile i å gå op i naturen og i det primitive. De lengter alltid op igjen, de som har vært på Svalbard. 31 år hadde eldste mann vært der. Min fører på ekspedisjonen innover fjordene hadde overvintret 18 ganger. Og han tenkte ikke på å slutte.

Mennesket er et elastisk vesen, vi vet for lite om oss selv vi som bare lever i asfaltens monotoni.

Eivind Berggrav.

OMKRING NAVNGIVNINGEN I HVALFANGSTFLÅTEN¹

AV HANS BOGEN

Hvad skal barnet hete? Det er et spørsmål som har bragt strid og forstyrrelse inn i den mest grunnmurte familieidyll. «Edel» mannlig nærtagenhet, «nedrig» kvinnelig forfengelighet, «snobbet» navnetradisjon og «materialistiske» arvehensyn har fått boltre sig fritt over det livsviktige problem — så barnet, istedenfor å komme til verden som et fredens og forsoningens oljeblad, har blitt et stridens tegn og uskyldig årsak til bitre feider i familiearken — nettop i de «beste familier».

Da er det allikevel enklere, mere farefritt, å bestemme et skutenavn. De kryssende eller motstridende interesser blir her av en mindre personlig art enn ved en barnedåp, og man har i grunnen 4 greie prinsipper man kan følge, hvorav så et eller flere blir avgjørende. De fire prinsipper er: *tradisjon, mote, reklame* og — *overtro*.

Tradisjonen varetar de gamle, gode, meningsrike navns fortsettelse. *Moten* bringer inn nye ideer, så vår tid og dens krav kommer mere til uttrykk. *Reklame*-prinsippet passer på at meningen med skuta kommer frem, hvor eller hvad

¹ Denne artikkel er en skisse, et kåseri, uten enhver antydning til en fullstendig behandling av emnet. Det vilde kreve mere plass enn Polar-Årboken kan avse på et så perifert polarhistorisk tema. Mange opplysninger har jeg fått av min avdøde venn havnefoged Kristian Anderssen og av konsul Lars Christensen. Konsul Johan Rasmussen, o.r.sakførererne Yngvar Hvistendahl og Anders Jahre er jeg også takk skyldig.

slags fart den skal gå i, og *overtroen* sørger for at ikke onde vetter får drive sitt spill når det gjelder flåtens nomenklatur. Det er ikke alle skutenavn som bringer lykke.

Da vestfoldingene fra 1870—80-årene skulde sette navn på båtene i hvalfangstflåten, hadde de ingen tradisjoner å bygge på, forsåvidt som hvalfangsten dengang var ny som *norsk* bedrift. Men Norge hadde mer enn nok av skutenavn, og særlig i sel- og bottlenoseflåten var det mange som kunde høve godt også for hvalfangerne. Navn som: «*Isbjørn*», «*Hekla*», «*Vikingen*», «*Cape Nord*», «*Ishavet*», «*Bjørn*», «*Glimt*», «*Antarktik*», «*Capella*», o. s. v. Og vi treffer både disse og andre selskutenavn som gjengangere i hvalfangstflåten. Endog et så utpreget sel- og seilskutenavn som «*Ellida*» blev brukt av en hvalbåt på færøyfeltet. Men da sel- og bottlenosefangsten ennu i 80- og delvis i 90-årene fremdeles stod i fullt flor i Vestfold, kunde man ikke godt stjele dens skutenavn hensynsløst — og hvalfangerne begynte alt fra den første tid å skape selvstendige navneserier, selv om navngivningens prinsipper var de gamle.

I hvalfangstens barndom var det svært moderne med geografiske navn. En skikk som holdt sig like til 1914 for nordhavsfangstens vedkommende. Og vi kan lese oss til hvor den norske hvalfangst startet — hvor den fant sine første felter — av gamle hvalbåtnavn som: «*Varanger*», «*Vardøhus*», «*Nordkap*», «*Nordkyn*», «*Tanahorn*», «*Kvi-berg*» o. s. v., og hvordan den fra Finnmarkskysten spredte sig til Island med hvalbåtnavnene: «*Island*», «*Reykjavik*», «*Hekla*», «*Talkna*», «*Mosvalla*», til Færøyene og Nord-Shetland med hvalbåtene: «*Dimon*», «*Lopra*», «*Suderøy*» og «*Norrøna*» og like til Hebriderne og Irlands vestkyst, hvor blandt andre Tønsberg-båten «*Erris*» drev fangst.

Svalbardfangsten har derimot ikke gitt anledning til geografisk navneopkallelse. Til Svalbard flyttet nemlig bare



I «De hylende 40 grader».

allerede eksisterende selskaper hvis tidligere felter var blitt fredet eller utskutt, og disse selskaper drev med sine gamle båter som selvfølgelig ikke skiftet navn fordi om de skiftet felt.

Fra 1905 underlegger den norske hvalfangst sig efter hvert de vestantarktiske øgrupper — Syd-Shetland, Syd-Georgia, Syd-Sandwich og Syd-Orkenøyene — Vest- og Øst-Afrika, vestkysten av Mexico, Alaskakysten, farvannene om Australia, og — fra 1926 — de svære havområder fra 60 grader v. l. til 180 grader ø. l. syd for 50. sydlige breddegrad. Også på disse felter har geografiske navn vært anvendt for enkelte kokeriers og hvalbåters vedkommende, men i altfor liten utstrekning til at vi kan peke på et gjennomført prinsipp. Selskapsnavnene derimot gir hyppig geografiske opplysninger om hvor fangsten drives. F. eks. A/S «Sydhavet», A/S «Western Australia», A/S «South African Whal. Co.», o. s. v.

Fra geografien springer vi over i mytologien. For mens franskmenn, spanjere og italienere stadig opkalte sine sku-

ter efter kjente og populære helgener og helgeninner, har de protestantiske norske redere vist en mere hedensk tendens og foretrukket å tappe mytologien, både den klassiske og den norrøne, for navn til båtene sine. En tradisjon de norske hvalfangere trofast fulgte og som har satt spor i navn som «*Jupiter*», «*Neptun*», «*Urd*», «*Skuld*», «*Frey*», «*Frigg*», «*Mjølner*» o. s. v., like til ekteparet «*Ask*» og «*Embla*» (asatroens Adam og Eva), som vi vel også får regne med til «mytologiske» navn.

Derimot blev virkelig historiske personer fra gammeltiden nesten ikke opkalt. Såvidt jeg vet var det bare 3 hvalbåter med slike historiske navn: «*Njål*», «*Snorre*» og «*Nimrod*» — den siste opkalt efter den store jeger og babylonerkonge.

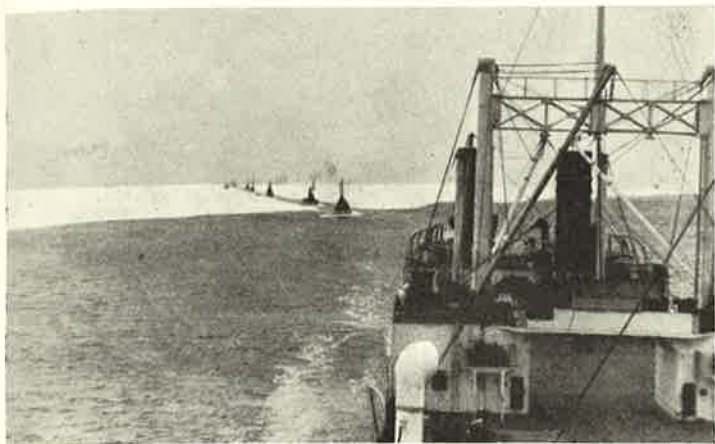
At sterke menn som «*Samson*» og «*Herkules*» er blitt opkalt er ikke mer enn rimelig. Og ganske naturlig er det også at mange båter har fått navn efter de store arktiske og antarktiske opdagelsesreisende. Alt før 1905 hadde man på islandsfeltet hvalbåtene «*Nansen*» og «*Nordenskiöld*».

Senere fikk vi på Afrikakysten selvfølgelig hvalbåtene «*Diaz*», «*Gama*», «*Cabral*», efter Bartholomeo Diaz, som i 1487 rundet Kapp det Gode Håp, Vasco da Gama, som i 1498 fant helt frem til India og Pedro Alvarez Cabral, som fra Vest-Afrika drev over Syd-Atlanteren og fant Brasil.

På Newfoundland hadde man hvalbåten «*Cabot*» efter italieneren Giovanni Caboto, som i engelsk tjeneste og under det angliserte navn, John Cabot, nådde Labrador i 1497. Og Barents, hollenderen som i 1596 gjenopdaget Svalbard, har foruten Barentshavet også gitt navn til en hvalbåt «*Barents*».¹

Da sydhavsfangsten fra 1905 begynte å ta i bruk de store,

¹ Jeg kommer av plasshensyn ikke til å behandle engelske hvalbåt-navn i denne artikkel, men vil bare peke på at navn som «*Duncan Grey*» og «*Nancy Grey*» fra Finnmarksfangsten i 90-årene, forteller om den fremmede kapitalis inntrengen i bedriften alt fra denne tidligste tid.



Gjennem pakken.

flytende kokerier og man trengte standsmessige navn til standsmessige båter, fikk vi etter hvert — foruten navn som «Admiralen» og «Guvernøren» — i 1906 flytende kokeri «Fridtjof Nansen», i 1908 «Svend Foyn», og i 1910 «Roald Amundsen». I 1923 blev «James Clarc Ross» opkalt, men som hvalbåtnavn hadde da «Ross» alt vært brukt i mange år. Og i 1935 fikk, sent men godt, den norske Rosshavspioner «Henrik Johan Bull» sitt navn på en båt.

Kvinnenavn, som var så almindelige i seilskutetiden, har nesten ikke forekommet i hvalfangstflåten. Jeg tror det har sin grunn i at det er disponentene som bestemmer navnene — og de har alltid sine kvinner hos sig. De får hverken den chance eller *trang* til å idealisere det annet kjønn som fraværet gir, — og som er så almindelig hos alle sjøfolk og som nok vilde kommet til orde hvis den «menige» hvalfanger skulde stått fadder ved dåpen. Men vi har da hatt «Ellida», «Thekla», «Martha», «Helena», «Emma», «Ingeborg», «Stina» og «Tulla». Den siste opkalt efter fru Trine Grønn fra Sandefjord.

Og så hadde vi i Sandefjord bottlenosefangeren «*Marianne*», som rederen, Thor Dahl, elsket over alt på jorden, fordi den laget olje så fin at den kunde drikkes av mennesker — særlig brystsyke — og var til salgs på flasker i rederens butikk.

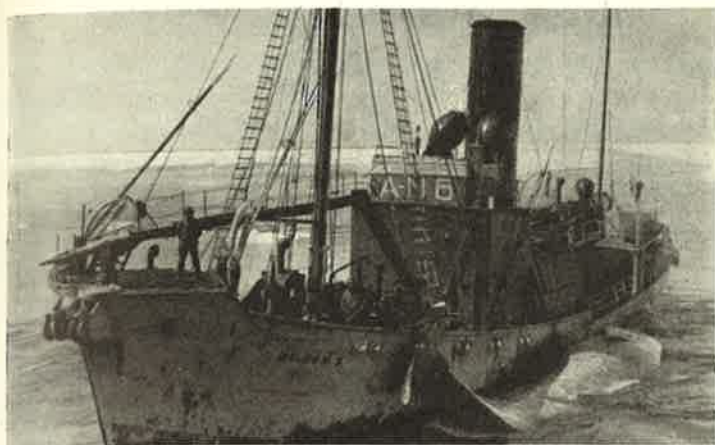
Av guttenavn har man hatt «*Finn*», «*Ingolfr*», «*Truls*», «*Eigil*», «*Fridtjof*», «*Odd*» og «*Emanuel*».

Eigil kan nu være opkallelse efter Eigil Skallagrimssønn, **Fridtjof** efter Ingeborgs elskede, **Leif** efter Leif Erikssønn, **Odd** efter Frøyas husbond og **Emanuel** er sikkert den hebraiske **Immanuel** — Gud er med oss — som profeten Esaias spår om. Så disse navn burde kanskje plasseres i gruppen: opkalt efter historiske (og legendariske) personer.

Navnedyrkelse av bedriftens egne menn har gjort sig relativt lite gjeldende. Omkring 1910 finner vi hvalbåtene «*Lauritz Berg*», opkalt efter den dyktige bestyrer av det vellede Victor-selskap, «*Carsten Bruun*», efter den kjente sel- og hvalfanger i Tønsberg, «*Chr. Nielsen*», Larviks store mann i hvalfangsten, og kokeriene «*Svend Foyn*» og «*Johan Bryde*». Dette siste kom forresten aldri i fart under det navn.

Senere har vi fått noen flere hvalbåter og kokerier opkalt, særlig efter sandefjordshvalfangere. Hvalbåtene: «*Chr. Castberg*», «*Alex. Lange*», «*A. W. Sørllø*» og kokeriene «*C. A. Larsen*», «*Ole Wegger*» og «*Nielsen-Alonso*». «*Ole Wegger*» har forresten også vært benyttet som hvalbåtnavn.

Kokeriet «*Nielsen-Alonso*» er opkalt efter kapteinen og hvalfangstdisponenten av samme navn. Han het oprinnelig bare Nielsen, men hadde i sin tid ført en engelsk båt som het «*Alonso*», og så føide han siden skutenavnet til sitt eget. Han kalte også op sin første eiendom efter den båten, så da en mann for noen år siden skulde skrive om gårdsnavn i Sandar og støtte på Alonso, var det ham umulig å begripe,



Med hval langs siden.

sa han, hvordan dette typisk spanske navn hadde kunnet forville sig op i en vestfoldbygd. Men da blev Nielsen-Alonso sinna og skrev i avisen at han hadde undersøkt i et engelsk leksikon, og der stod det: «Alonso, *king of Neapels*», så navnet er ikke spansk, men *engelsk*.

Hvalen og hvalartene har gitt båtnavn. Man har hatt både «Hvalen» og «Hval», «Cachelot», «Sperm», «Knøl», «Narrhval» og «Kit».¹ Derimot har hverken blå- eller finnhvalen vært opkalt,² men deres livrett er blitt hedret i hvalbåtnavnet «Kril».

✽

I de seksti—sytti år nordmennene har drevet hvalfangst, er det to stilbetegnelser som, da de først kom på moten, selv de ukyndigste har gjort flittig bruk av i dagligtalen: *schweizer*-stil og *funkis*. Den første for å betegne det kunstlete, affekteerte, importerte, bevisst arkaiserende. Den siste som uttrykk for det hensiktsmessige, greie, praktiske, moderne.

¹ Kit betyr «hval» på russisk. ² Vi har hatt et selskap A/S «Blåhval».

Schweizer-stilen har aldri dominert hvalfangstnavngivningen, selv om denne nok i 90-årene hadde en sterkt arkaisende tendens. En tendens som sporadisk gjør sig gjeldende ennå den dag idag, f. eks. i de i kunstig Asbjørnsen og Møestil dømte hvalbåter: «*Veslefrike*», «*Veslemarit*» og «*Veslegutt*». De eneste spor av rose-maling jeg forresten har funnet i hvalfangsten.

Når det gjelder uhensiktsmessige, tungvinte navn har følgende, som tilhørte en hvalbåt i Compania Ballenera Espagnola, rekorden. Det lød rett og slett: «*Condesa del Moral de Calatrava*.» Båten var opkalt efter styrets formann: grev Moral de Calatrava. Selskapets disponent var en tønsbergmann som her fikk anledning til å omplante spansk grandessa på norsk «jordbunn».

Ellers er rasjonalisme og funksjonalisme eldre i hvalfangsten enn i arkitekturen. Alt før 1914 hadde mange av hvalbåtene på Afrika-kysten «funkis»-navn. «*Dominian*» I, II, III, «*Linga*» I, II, III, «*Normann*» I, II, III. I 1923 får Rosshavets hvalbåter tallbetegnelse istedenfor individuelle navn: «*Star*» I, II, III, IV, V o. s. v. Og denne praktiske navneskikk har smittet, så nu har man hvalbåtene: «*Glob*», «*Pol*», «*Tass*», «*Koss*», «*Gun*», «*A. N.*» o. s. v. med lange tallrekker efter sig, for enkeltes vedkommende helt op i tyvetallet. Båtene blir på den måten lettere å identifisere, og da nye båter får nummer efter hvert som de anskaffes (bygges), har man i tallet straks en indikasjon på aldersforskjellen mellem dem. A/S Odd har trukket konsekvensen helt ut og kalt sine båter «*Enern*», «*Toern*», «*Treern*» o. s. v.

Et godt kokerinavn er «*Skytteren*», som fikk sitt navn fordi så mange hvalskyttere deltok som aksjonærer ved selskapets dannelse. Også hvalbåtnavnet er bra: «*Skudd I*», II, III, o. s. v.

«*Kosmos*» bærer også sitt navn med rette. Ikke bare fordi dets reder tenkte sig muligheten av å la kokeriet forsøke sig på de forskjelligste felter på jordkloden, men også fordi det, da det var ferdig, var tidens største laste- og tankskip og derfor fortjente å få et flott navn.

Vi hadde forresten i 1911 et Sandefjord-selskap «*Kosmos*» som eide de kombinerte hvalbåt- og kokerier «*Tulla*», «*Loydsen*» og «*Kit*». «*Loydsen*», som var opkalt efter Alf Whist, direktøren for «*Norske Lloyd*», og «*Kit*» fanget i Nordhavene, mens «*Tulla*» blev sendt på fangst til Syd-Sandwichøyene under ledelse av en skipper som het Ole. Turen blev ikke vellykket, og fra Syd-Georgia innløp følgende telegram til rederen: «*Tulla tum, Ola full.*»

Rederen var «*starteren*» av den norske sydhavsfangst Chr. Christensen. Også når det gjaldt å finne på skutenavn, var han flinkere enn de fleste. Han har hovedæren for følgende serie fine hvalbåtnavn: «*Ørn*», «*Hauken*», «*Klo*», «*Nebb*», «*Gvass*», «*Fyr*», «*Flamme*», «*Havørn*» og «*Svip*». Da hans sønn Lars Christensen spurte hvad «*svip*» skulde bety, fikk han svar på tiltale. «*Du er en tosk. Vet du ikke at mange seilskuter i gamle dager seilte med en stor sopelim surret fast til toppen på formasta. Med den håbet skipperen «to sweep the waves» når været var stygt. Og denne hvalbåten skal «sweep» bølgene for hvalblåst. Skjønner du det?*»

Dannevig hadde også ypperlige navn på sine hvalbåter: «*Krutt*», «*Kanon*», «*Harpun*», «*Granat*».

«*Fynd*», «*Klem*», «*Glimt*» og «*Treff*» var gode navn. Og Haldor Viriks «*Villmann*», «*Rusken*» og «*Røvern*» fortjener å nevnes.

Det er et velkjent navn i norsk hvalfangst som nesten alle mistyder, navnet «*Thor*», brukt som navn eller som forstavelse i navn på skutene i A/S Bryde & Dahl. Det opfattes

som fornavnet til firmaets grunnlegger, Thor Dahl, men sammenhengen er mer romantisk. — Som ung handelsbetjent kom Dahl en dag i prat med den gamle seilskutereeder Erik Nielsen-Moe, som fortalte om hvor heldig han hadde vært med parten sin i seilskibet «*Thor*». «Så du skjønner gutt, at hvis du får en skute en gang skal du kalle den for Thor, for da vil du tjene mange penger med den.»

Slik blev gjennom navnet «*Thor*» den store sandefjords-hvalfangst knyttet til Sandefjords gamle seilskutefart.

Den aller første hvalbåt som drev fangst på Syd-Georgia var C. A. Larsens «*Fortuna*». Med det navnet henger det slik i hop: «*Fortuna*» var en bottlenosefanger som Chr. Christensen bygde på Framnes i 1886 (1887?). I det samme året skrev han til ligningsmyndighetene: «I anledning den forestående ligning, ønsker jeg å opplyse at jeg er fant — ja, mer enn fant. Ærbødigst Chr. Christensen.»

Men han fikk bygd «*Fortuna*» og sendt den på fangst med C. A. Larsen som skipper. Skuta fikk last på omtrent halv sesong, gikk hjem og ut igjen — og fikk en bra tilleggsfangst. Dermed var Christensen reddet og Larsens renommé som fangstmann skapt, — og derfor kalte Larsen, da han begynte fangst i 1904 fra «*Grytvika*» på Syd-Georgia sin første hvalbåt «*Fortuna*».

*

Nu blir et barn ikke alltid best kjent under det navn det får i dåpen. Det er også noe som heter klengenavn, og som vi har mange av i hvalflåten. At P. Bogens gamle transportskib på Nordhavsfeltene «*Mercurius*» gikk under navn av «*Merkverdius*» forklarer sig selv. At Lars Andersen kalte visse kokerier for «*fjøs*» trenger heller neppe noen kom-

mentar. Ellers går jo alle kokerier på feltet under navn av «koka».

Flytende kokeri «*Fridtjof Nansen*» het «*Barnehjemmet*» fordi det alltid hadde så mange pur unge gutter med til landstasjonen på Syd-Georgia. Og «*Southern Queen*» gikk i Lars Andersens bestyrertid under navn av «*Kyllingburet*», fordi han hadde med sig så mange folk fra Tjølling (på «originalsproget» uttalt: kylling).

Flytende kokeri «*Restitution*» blev kalt «*Restaurasjon*» fordi det efter sigende drog sydover i 1911 med 2 800 liter brennevin på fat foruten rikelig med flaskefôr. Til gjengjeld gikk kokeriet «*Imo*» på grunn av det påståtte skrale kosthold, under navn av «*Ingen mat ombord*».

A/S Vestfolds store transport- og tankbåt «*Peder Bogen*» blev kalt «*Peder Risting*» fordi den rystet så jævlig når omdreiningene kom over 78—87. Og samme selskaps hvalbåt «*A. W. Sørllø*» blev hetende «*Akk & We*» fordi den gjorde det så dårlig første sesong.

«*Kosmos*» I & II blev i Vestfold omtalt som «*De store hvite elefanter*», og flytende kokeri «*Salvestria*» «*Salvestria*», — men med det siste er vi kommet inn på navn på de utenlandske selskapers båter, hvad vi hadde bestemt oss til å la være.

Derimot til slutt noen ord for å fortelle om hvordan det gikk med en del av de skutene vi har omtalt.

Hvalbåten «*Gama*» blev torpedert våren 1917, da den gikk som postbåt mellom Norge og England. «*Svend Foyen*» forliste i Atlanterhavet den 12. august 1916. «*Roald Amundsen*» brant op. «*Imo*» (Guvernøren) strandet ved Port Stanley på Falklandsøyene og blev kondemnert. Forsikringssummen var på £ 273 000, derav for skuta £ 160 000. «*Imo*» var på 7 400 tonn og i sin tid kjøpt for kr. 760 000.

Hvalbåten «*Kolter*» forliste i 1916 på vei til Glasgow,

og «Restitution» ved sydvestkysten av England samme høst. Hvalbåten «Knøl» blev minesprengt i november 1919. «F. Nansen» og «Normanna» blev begge torpedert. Den første av hvalflåten som møtte den skjebne var forresten flytende kokeri «Polynesia». Det blev skutt i senk av tyskerne høsten 1916. Men det gikk da som de fleste kokkerier i almindelig fraktfart. I alt senket tyskerne under krigen 10 norske kokkerier på tilsammen 61 000 t. dw. Det første hvaloljelastede skib som blev senket var «Thor II». Det skjedde 4. januar 1917. Samme år blev barken «Staut» senket på vei fra Syd-Georgia til England med 7 200 fat olje.

Hvalflåtens mest dramatiske torpedering var senkning av kokkeriet «Benguela». Det var på 7 800 tonn og på vei i ballast fra Bristol-kanalen til Filadelfia da det den 15. juni 1917 blev praiet av en tysk ubåt på 1 000 tonn. 20 tyskere bevæbnet med sabler, håndgranater og revolvere kom ombord og overtok navigeringen, mens de norske matroser måtte stå ved rattet. «Benguela» tok ubåten på slep forat denne kunde spare på sin oljebeholdning. Det blev lagt sprengbomber i luftventilene, og tyskerne gjorde oppmerksom på at skuta vilde bli sprengt i luften hvis et fiendtlig skib nærmet sig. I 14 dager levde nordmennene på denne vulkan inntil man den 27. juni fikk en spansk lastedamper i sikte (den var på vei fra Amerika til Barcelona). Den tok det norske mannskap ombord og landsatte det i Cadiz.

Saken blev bragt inn for priseretten i Hamburg som godkjente senkningen som «berettiget».

Heldigere var en reder hvis firemaster høsten 1915 kom lastet med olje fra Vest-Afrika, men blev praiet av et britisk orlogsskib og fikk engelsk prisemannskap ombord og ordre om å sette kurs for Nord-Shetland. Men den norske kaptein, Horntvedt, narret engelskmennene, og en vakker

morgen slapp han ankrene i — Ålesund. Oljen gikk til Tyskland og den innbragte rederen en check på 1 000 000 kroner. Den første millioncheck i vestfoldhvalfangstens historie. Rederen sammenkalte telegrafisk 6 av sine venner, la checken på bordet med en champagneflaske på hver side, hvorpå herrene tok hverandre i hendene og danset Riss Rass rundt bordet.

Begynnelsen til den dans om gullkalven som grep hele den norske nasjon under krigen.

Hans Bogen.

STORE NORSKE TYVE ÅR

AV SIGURD WESTBY

Store Norske Spitsbergen Kulkompani blev startet i 1916 med Det norske Spitsbergensyndikat som grunnlag. Den første sommers drift i Advent Bay 1916 stod under ledelse av Syndikatet, som i juni sendte nordover en pionér ekspedisjon på tyve mann med undertegnede som chef. Noen spredte trekk fra denne tur til Spitsbergen og marsjen over land til Advent Bay er det som her er nedtegnet.

Mannskapet blev samlet og utrustet i Tromsø. Det var mest folk som tidligere hadde arbeidet hos Arctic Coal Company i Longyear City. Ikke få av pionértroppen er forresten fremdeles i Store Norskes tjeneste.

Ekspedisjonens formål var å drive forberedende arbeider ved det fra det amerikanske Arctic Coal Co. overtatte felt i Longyeardalen, og gjøre alt klart til hovedstyrken kom opover en fire uker senere under ledelse av direktør Karl Bay.

De tyve mann reiste over med den statsunderstøttede norske postrutes m/s «Pelikanen», skipper Leif Jensen. Ombord på skøiten som hadde passasjer-«bekvemmelighet» for la oss si to mann, var foruten mannskapet, våre tyve, tre passasjerer til Bjørnøya og fire mann som skulde til Hiorthhamn i Advent Bay. De fleste av passasjerene måtte kveile sig best mulig i lasterummet, godt og komfortabelt støttet av sekker og kasser. — Og så gikk vi fra Tromsø en fredag morgen til adskillig forundring for noen hver.



«Pelikanen» utenfor Isfjorden.

Turen gikk ut til Langsundet. Men så måtte der nødvendigvis ankres ved Torsvåg, det var nok dessverre blitt noe ugreie med motoren, og det måtte naturligvis rettes før vi gikk til sjøs. Da motoren var reparert, fant kokken ut at vi dessverre nødvendigvis måtte ha litt mere poteter, for sikkerhets skyld, og da vi hadde fått potetene var klokken blitt midnatt, og så gikk vi til sjøs.

Om overreisen til Bjørnøya er det lite å fortelle. Vi land-satte Bjørnøy-folkene i Sydosthamna i det mest strålende solskinn med havblikk, formodentlig det fineste vær Bjørnøya har hatt i dette århundre.

På uttur hilste vi på «Minerva» som kom vestfra. Et par skuter i sjøen fikk post.

Vi hadde et par dagers bråk med isen oppe under Svalbard, men det hendte ikke noe særlig. Skuten stanget og rammet og lirket sig inn til Russekjeila, der var det stopp

foreløbig, og alle mann drog på land på rekognosering og benstreking, forbi Linnestjøen og frem mot Festningen. Kort etter slakket isen så meget at vi kunde komme oss inn til Kapp Heer ved Grønnefjorden. Der var det fastis. Innover Isfjorden var isen «brekt», men likevel ufremkommelig for «Pelikanen». Proviant og utstyr måtte dras i land og stables op i og ved en gamme, som lå der beleilig for oss. Og så sa vi farvel til «Pelikanen» og begynte for oss sjøl.

Chefen drog på ski innover Grønnefjorden for å rapportere og hilsa på vinterbesetningen på radiostasjonen, bestyrer Brønner. Mottagelsen var den elskverdige, og alle i fin form efter overvintringen.

Men vi skulde altså til Advent Bay pr. egne ben over land eller is. Kartet vi hadde, var «Isachsen, sydlige blad», som nok hadde kystkonturer, til dels prikkede, innover fjorden, men svært smått med detaljer på landet, som ruten kunde planlegges efter. Vi hadde ett holdepunkt på veien, en hytte på østsiden av Colesbay. Det var sagt at den på ingen måte kunde rumme mer enn høist ti mann, og da vi måtte regne med at der trengtes en grundig hvil, når vi kom dit, måtte troppen deles. Ti mann blev da sendt i vei under kommando av eldste formann, John Lund, med ordre om å følge kysten til Colesbay, gå over isen der om mulig, få den hvile de kunde i hytten, og være klar til avmarsj når annen tropp kom efter. Og den skulde starte tolv timer senere.

Vi visste ikke hvorledes det var med proviantforsyningen i Longyear City, som den vinter ikke hadde radioforbindelse med utenverdenen. Der var et vaktmannskap på tre mann, som kanskje ikke godt kunde fø på tyve nye sultne karer. Vi måtte altså bære med mat for «rundturen» om vi skulde bli nødt til å retirere til vårt eget depot på Kapp Heer. Og vi måtte ha med en del klær og redskap for å kunne gjøre nytte for oss om det nu var mat nok.



Over elven i Bjørndalen.

Det blev noen stygg tungtunge bærer for alle mann, letteste pakning var ikke under 25 kilo. Og så gikk vi.

Det var midt i sneløsningen. Det fant vi snart ut da vi skulde over alle grenene av Russelven. De første balanserte vi forsiktig over, så vi ikke skulde bli våte på bena. Men det ordnet sig temmelig snart, og derefter gikk det greit og kvikt rett frem, selv om det rakk litt op over støvleskaftene, eller litt over knærne, eller litt op under armene. Værre var det neste hvor det var snebart og overflaten tint op et par tommer. Den sleipe gjørmen vi måtte passere her og der var slitsom, og det var med en viss lettelse at vi konstaterte at isen på Colesbay var gående. Her og der var kobbehuller med nysgjerrige hoder som stakk op og hilste oss vennligst velkommen, og langt der fremme vinket hvilehytten og fikk farten op. Første halvtropp blev uten nåde satt på dør da vi nådde frem, skjønt karene nok gjerne hadde hvilt litt lenger. Men nu tok vi gulvet i besiddelse, det var ikke noe annet å sitte på.



Forberedende ekspedisjon 1916. Stjernebanneret fires.

Marsjen hadde vart i 8 timer med «halte horaire», og efter et godt inntak av turniste og kaffe var det ikke lenge før alle ti snorket om kapp på gulvet.

Men annen etappe var verre. Det het sig at langs kysten var det ikke fremkommelig, fuglefjellene stengte. Vi måtte altså til fjells, rett op eller innover Colesbaydalen. Vi tok likeså godt i høiden med det samme, for siden å komme ned i Bjørndalen og derfra gå langs kysten. — Op kom vi, og ser De på

et moderne kart nu vil De finne at det er bratt. Ryggsekkene blev uhyggelig tunge. Og oppe i høiden kom vi attpå op i dyp, søkkvåt sne.

Innover isen på Adventfjorden gikk det sagtens litt langsomt og spredt. Men op de siste kneikene og inn i Longyear City kom vi i god marsjfart og nokså sluttet orden. Første halvtropp var også fremme uten kalamiteter. Og det foreløbig viktigste, mat var det nok av, så proviantproblemet var løst.

Så sank Arctic Coal Company's flagg, Stars and Stripes, forever, og Store Norskes virksomhet i Longyearbyen begynte.

Sigurd Westby.

HVOR TUSENER NORDMENN HENTER SITT UTKOMME — DAGLIG LIV PÅ FANGSTFELTET I SYDISHAVET

AV NILS ROMNÆS

Østerover — østerover — østerover dunker maskinen jevnt og monotont, og østerover går det døgn efter døgn. Bak oss synker de siste sylspisse topper av Syd-Georgia ned under horisonten — foran oss skummer de åtte hvalbåter av gårde i kileform med likeså jevne avstander og luker som en hvilken som helst torpedobåtflotille. Det tar sig flott ut mot solglitteret i den dypblå sjø.

Det er lite sykdom her nede i ishavet — luften er ren og klar som krystall og danner ingen grobunn for sykdomsbasiller. Men det er *en* sykdom som går igjen fra år til år her nede, og for den finnes hverken medisin eller helbredelse. «Hvalsyken» begynner allerede å vise alvorlige symptomer blandt mannskap og officerer, og man kan se de sterkest angrepne stadig vekk henge langs rekken og telle hvalblåst og diskutere utsiktene. — «Å dæven, der blåste det en «big blue» en,» sier en greenhorn, som allerede bryster sig med litt hvalfangerjargon. «Din tosk, det var jo bare en finnhvalspinne jo,» korrigerer straks en skjegget veteran med en overlegen, sakkyndig mine.

Og hval er det i mengdevis — hvalblåstene står som fontener rundt hele horisonten, og hvalen er så spak at vi et par ganger så vidt undgikk å renne den i senk. Men vi må smøre oss med den bekjente tålmodighetssalve, for før

20. oktober er det ifølge avtale hvalfangerselskapene imellem forbudt å fange.

Verst er det for de krigslystne skyttere, som formelig klør i fingrene etter å sende den første, dødbringende harpun av gårde. Av og til går naturen over optuktelsen — en av de hissigste skjærer ut av kolonnen og lager et fingert «prøiserjag» på en riktig fristende storsugg av en blåhval for å få trimmet sig selv og mannskapet til fangsten begynner for alvor.

Dog, fru Fortuna tilsmiler de bolde skyttere, og de skulde få sin lyst tilfredsstillet før tidens utløp.

Forbudet gjaldt nemlig ikke for spermasetthvalens vedkommende, og da det gjaldt så vel for mannskap som for befal å få øvelse i den nye metode med ophaling av hvalen og flensning og lemming på dekk, fikk skytterne gjennom vår kringkaster ordre til å fange all den spermasett de kunde få tak i.

Og jeg skal hilse og si at det var unødig å be dem to ganger om det — de forsvant som opskremte høns ut i alle retninger, og ikke en halv time etter forkynte det første dumpe smell fra en av ispakkene at nu var krigen i gang igjen. Snart ligger den første sperm og gaper på dekket, ferdig til flensning. De øvrige båter kommer slag i slag, så det er tydelig å merke at våre skyttere ikke har glempt sine gamle kunster.

Spermasetten, som i motsetning til bardehvalen er en tannhval, bør, da den nu sjelden eller aldri fanges, få litt nærmere omtale.

Spermen har et merkelig utseende og en i høi grad usymmetrisk bygning. Hodet, som minner om en kjempestor, firkantet blokk, utgjør næsten halvparten av hele dyret. Hovedparten av spermens stearinlignende olje finnes i hodet og opbevares der rett og slett i ren form i en stor beholder. Spermen er også det eneste dyr som inneholder



Hvalbåter ved kaien i Husvik Harbour.

det eftertraktede og kostelige stoff ambra, som dannes av en sykdomsutvekst på dyrets hjerne. Tross dets gjen-nemtregende og mindre tiltalende lukt benyttes det til fabrikasjon av de kostbareste parfymen. En liten klump av dette stoff kan være en formue verd. —

Mange vil kanskje spørre hvortil dette merkelige og ufor-holdsmessig store hode? Forklaringen lyder fantastisk, men er ikke desto mindre sann. — Spermen lever hovedsakelig av blekksprut som holder til på uhyre store dybder. Som bekjent er en blekksprut ikke så lite vanskelig å få tak på, og enda verre for det store klossete dyr å få anbragt i munnen — blekkspruten må følgelig drepes først. Spermen gjør dette på den meget enkle måte at den går over blekkspruten, som ligger på bunnen, og renner pannebrasken med full fart midt i center av dyret, hvorefter den i ro og mak delikaterer sig med «sprengt» blekksprut. Er en blekksprut efter en sånn omgang ikke død på stedet, så er det ikke spermens skyld. Men litt av en negerskalle må den karen ha.

Munnen, som i likhet med haiens, sitter på undersiden av hodet, er bitte liten i tverrsnitt, men optil et par meter i lengde. Underkjeven minner meget om nebbet på en sverdfisk og er tett besatt med elfenbensskinnende tenner — av hvalfangerne eftertraktede emner til knivskaft, klædeskroker etc. Resten av kroppen ser ut som på hvaler flest — et eiendommelig dyr å se på.

Godværet holdt sig stadig, og omsider oprant da den lenge ventede dag, 20. oktober, da vi skulde begynne for alvor.

Hvalbåtene forsvant utover i alle retninger lenge før dagslyset viste sig, og i grålysningen kom meldingen om den første blåhval i år. Utover formiddagen steg antallet raskt til 10, men før vi hadde fått halt den første op på dekk, kom stormen som sloppet ut av en sekk — en ishavsstorm i all sin uhyggelige velde. Sjøen rotet sig op på et øieblikk og umuliggjorde enhver tanke på arbeide på dekk — det var bare å vente med stoisk ro på at den skulde løie av, skjønt å kalle det for «ro» er vel litt sterkt sagt.

Et lite eksempel som kan gi en svak forestilling om den kolossale sjø, vil kanskje interessere. Vi stod — eller rettere sagt hovedsakelig inntok horisontalen på broen og betraktet 2 hvalbåter i nærheten av hinannen et lite stykke i le av oss, da plutselig begge to blev borte — bare tønner stakk op av sjøen. Da høiden til tønner er ca. 25 m. og broen også er ca. 25 m. over vannflaten, behøver man ikke lage et større regnestykke for å få et inntrykk av sjøens vel-dige dimensjoner. I neste øieblikk kom de op av bølgedalen med halve kjølen synlig over oss. En veteran blandt skytterne uttalte efterpå at han i sitt lange liv på sjøen aldri hadde sett maken til hav, og det sier ikke så lite. — Selv vår lille hvite mascot, katten «Felix», måtte tross sine skarpe klør gi tapt og seilte stadig vekk som en rasende tvers over dørken rett i veggen så det sang inntil den opdaget at køien var det sikreste tilfluktssted foreløbig.



Forfatteren med pingvinen som skibskamerat.

Ikke bare i havet, men også ombord har vi et yrende dyreliv — katter av de forskjelligste størrelser og farver — en stor grisebinge full av smågriser — skibshunden «Sposs», en kjempe av en irsk terrier, som er perlevenner med radio-stasjonens mascot, «Felix», og sist men ikke minst, 2 geiter som vi fikk med oss fra Syd-Georgia. Den ene av disse blev årsaken til sesongens hittil største begivenhet — den nedkom en vakker dag med 2 velskapte killinger til fryd og gammen for den selv og hele besetningen, som laget en sann folkevandring til geitebingen for å beundre den stolte mor og dens henrivende barn. Familien fortjente sannelig å ende sine dager på utstilling da det temmelig sikkert er første gang i historien en sånn begivenhet har forekommet i Sydishavet. At killingene øieblikkelig blev adoptert som hele skutas kjeledegger er en ting man neppe behøver nevne engang.

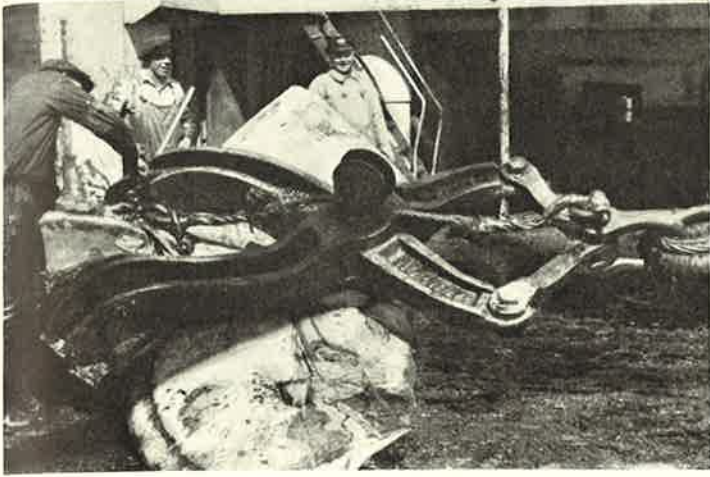
Arbeidet ombord går jevnt og uten ophold døgnet rundt, vinsjene dundrer fra morgen til aften og aften til



En sjelden gjest på sydlige breddegrader. Geita på Syd-Georgia.

morgen uten stans, og der arbeides på alle hold med en intensitet intet annet sted i verden, selv ikke Amerika, kan opvise maken til. Alle har part av fangsten, og alle er interessert i å få kokt ut så meget som mulig i døgnet, og det sier sig selv at en 8 timers arbeidsdag, ja selv 12 timers, er et helt ukjent begrep her. Men slapphet og arbeidsuvillighet er til tross herfor også et ukjent begrep.

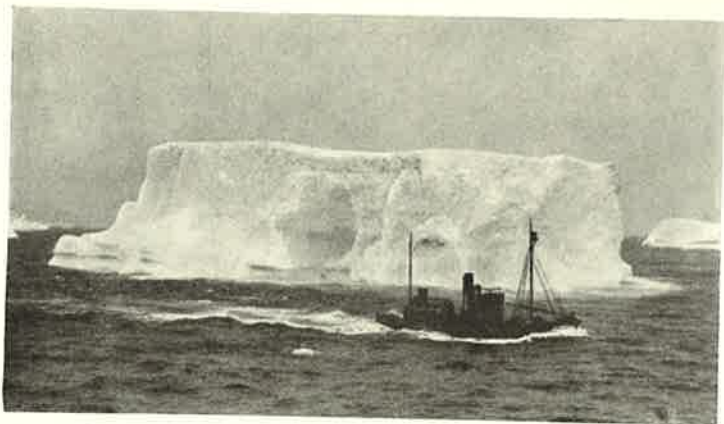
Hvalbåtene stikker ut lenge før det blir det minste tegn til dagslys om morgenen, og gir sig ikke før det blir for mørkt til å se siktet på kanonen. 100 par knivskarpe øine avsøker hver flekk av havet i miles omkrets, og ikke et hvalblåst innenfor synsvidde undgår oppmerksomheten. Storm og styggvær spiller ingen rolle — jakten går like hissig for det, og skytteren må doie mangelen en hård tårn på den utsatte post i den isnende vind ved kanonen, ofte stadig vekk skyllet over av isvannet. Men de er hårdføre karer, hvalbåtkarene, herdet gjennom adskillige sesonger på ishavet.



Kloa tar et godt tak.

Storm og atter storm, som ingen ende synes å ville ta, har hittil preget fangstsesongen. Snetykke, tåke og all den uhumskhet Sydishavet kan samle på ett brett siden vi begynte fangsten. Ja, make til konstant uvær kan vel vanskelig noteres tidligere.

I en forrykende storm kom sesongens hittil største begivenhet — transportbåtens ankomst. Transportbåten er ensbetydende med post og «ferske» aviser — ja, for oss var de jo ferske, som ikke hadde hørt noget hjemmefra på 3 måneder. Julepakker og brever i sekkevis. Jubel og lutter glede hvor en kommer på en sånn dag — vi blir uten undtagelse som unger igjen alle sammen. Et lite kort med en hilsen fra en venn eller enda bedre — en venninne — kan hensette oss i den reneste ekstase. Hvis alle venner og kjente hjemme hadde fjerneste anelse om hvilken pris vi setter på den minste hilsen, tror jeg sikkert penn og blekk vilde blitt adskillig oftere benyttet til å glede oss med. Men man må næsten en tur herved for å få forståelsen av det.



For full fart!

Og så krummer de den slitte arbeidsneven så godt de kan om penneskiftet og sitter til langt på natt for å få i sammen et brev til de kjære der hjemme. Mange klør sig i hodet så hårtafsene står til alle kanter, for hvad pokker skal de skrive om? Den ene dag er i grunnen akkurat lik den annen for de som har vært ute før, og da er det ikke annet å gjøre enn å la fantasien spille og ikke ta det så nøie med grensen mellom dikt og virkelighet. Men det faller tungt nok det også mange ganger efter en 14—16 timers arbeidsdag.

Borte i en krok sitter gamle Ola Hvalfanger og vender bussen sindig og systematisk rundt i munnen, mens han med hodet på skakke møisommelig klører ned linje efter linje til hu' Maren hjemme på Nøtterø. Den unge messeguttcharmør, som allerede kan telle en rekke halvknuste pikehjerter på sin vei, sitter med cigaretten flott plasert i munnviken og trekker i de første spirende forsøk på overleben, mens han lar pennen fly lett og lekende henover papiret, efterlatende en sann overflod av hete elskovsord og forsikringer til sin aller siste erobring like før han reiste. Jo,

jo — det skal nok bli greier når han kommer hjem igjen til våren, sa'n.

Men allting har jo som bekjent en ende, og en vakker morgen, med solgull over alle isfjellene bakker transportbåten langsomt ut fra siden — søkklastet med hvalolje og — hvad mange synes er vel så viktig — med post og en masse gode jule- og nyttårsønsker.

Tre støt i fløiten, som prompte besvares av kokeriet, full fart forover — og nogen timer efter sees den som en svart prikk mot den solflimrende ispakke i horisonten. —

«Stå ikke der og heng, men se nå å få fylt den koka der da,» gneldrer styrmannen, men med et forståelsesfullt blink i øiekroken. Vinsjene dunderer — hvalene glir op slippet — tsj, tsj, hvisler knivene gjennom det snehvite spekk — det gjelder å få distraheret tankene så de ikke flyr for langt nordover.

«For det er langt fram,» sa kjerringa, hun så sig tilbars.

Nils Romnæs.

HELE NORGES «FRAM» UNDER TAK

AV ODD ARNESEN

Endelig! Endelig ved målet! «Fram» har hatt mange mål i sitt 43-årige liv siden hin dag da stabelavløpningen fant sted på verftet i Rekevik ved Larvik. Det målet som er antydnet i innledningsordene i denne artikkel er polar-skutens bevaring for all ettertid. Nå ligger Fridtjof Nansens, Colin Archers, Anders Olsens, Otto Sverdrups og Roald Amundsens «Fram» trygt i havn på Bygdønes. Anders *Olsen* vil kanskje enkelte stusse. Ja, vi går ingens ære for nær når vi nevner dette enkle, borgerlige navn. Anders Olsen var skutens utførende byggmester på beddingen — en solid og stø kar, født i Brunlanes i 1832 og død i Sandefjord 1899 mens Otto Sverdrup lå oppe i isen med Archers og Olsens mesterverk.

Den 20. mai i år blev en merkedag i vår kulturelle historie — den dag slo Framhuset op sine porter for kong Haakon, Kronprins Olav, alt hvad vi eier av polarfarere fra de store ferdene og mange andre, som blev betatt av hvordan polar-skuten var tatt hånd om på en verdig måte.

Det er mange som burde nevnes i forbindelse med skutens evige bevarelse — folk som direktør Knud *Ringnes*, som forresten i sommer fikk sitt velfortjente ridderkors for sin innsats, redaktørene Frøis *Frøisland* og Knut *Domaas*, konsul Lars *Christensen*, Otto *Sverdrup* naturligvis, som i første rekke reddet skuten fra en forsmedelig skjebne, sist

men ikke minst Oscar *Wisting* og mange, mange andre energiske sjeler.

På åpningsdagen holdt direktør Knud Ringnes, Framkomitéens formann, følgende tale:

Polarskibet «Fram»s historie er så vel kjent av den nulevende generasjon at man ved denne anledning ikke skal komme nærmere inn på den, men bare peke på at det skib vi står på har vært lengst nord og lengst syd, og har båret våre tre berømte polarforskere og deres ledsagere på deres verdensberømte ekspedisjoner. Jeg foreslår at vi minnes disse 3 idag ved at kaptein Oscar *Wisting*, «Fram»s siste fører slår 3 slag på den skibsklokke som var «Fram»s første fra 1893.

Så vil jeg fortelle litt om huset og om «Fram».

Det var våren 1933 komitéen turde gå til et positivt arbeide med bygging av hus for «Fram». Oslo Arkitektforening tilbød gratis arkitektkonkurranse, hvori deltok 62 arkitekter fra det hele land. Juryen bestod av arkitektene *Eliassen* og *Blakstad* og komitéens formann. Arkitekt *Bjarne Tøiens* forslag blev enstemmig tildelt 1. premie, og efter dette er huset bygget. Husets trekantede form er direkte utledet av de urnorske båt-naust. Disse var bygget av tømmerstokker reist på skrå mot hverandre med tak av bord, med never eller torv som taktekningsmateriale.

Fram-husets store høide (27 m.) krevde spesielle konstruksjoner og materialer. Båt-naustets tømmerstokker er her lange jernbjelker, det er kobbertak istedenfor nevertak o. s. v. Vår tids materialer og arbeidsutførelse er brukt.

Huset som det står nå koster ca. 240 000 kr. og alt er betalt eller vil bli betalt med de penger man disponerer. Hertil kommer kobbertakets kostende 20 000 kr. og gratis tomt.



Direktør Knud Ringnes, den drivende kraft i arbeidet for skutens bevaring.

Tegnet av Øyvind Sorensen.



Da «Fram» kom til Oslo på sin ugjenkallelig siste tur våren 1935.

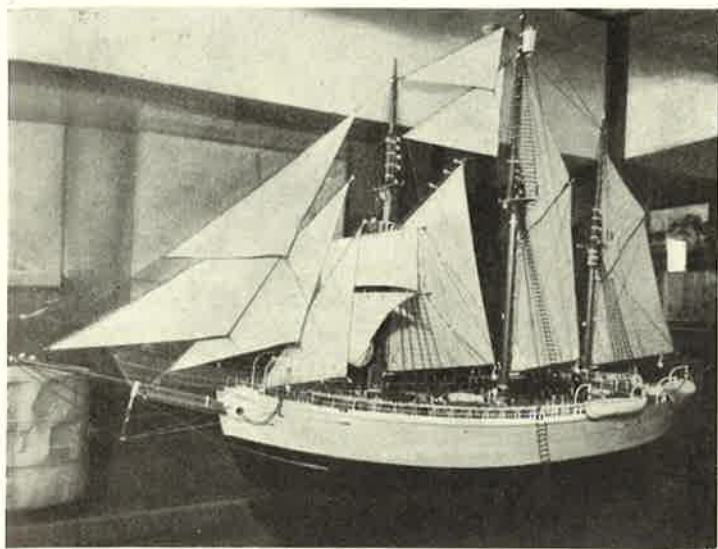
beliggenhet rett mot innseilingen til Oslo. Men etterat arbeidet var igangsatt **fikk man tilbud på gratis tomt** fra A/S Bygdønes. Denne tomts beliggenhet måtte betegnes som utmerket — alle hensyn tatt i betraktning. — Dertil blev komitéens økonomi betydelig bedre, idet man fikk frigjort de 30 000 kr. som var betalt for Løkenløkken. Likeledes godtgjorde Bygdønes-selskapet komitéens tidligere utgifter til et beløp av 10 000 kr.

Et langt og vanskelig arbeide hadde man derefter for å få godkjent husets store høide, som til slutt måtte approberes av regjeringen.

Ophalingen av «Fram» påbegyntes de første dager av mai 1935. «Fram» veier ca. 700 tonn og blev trukket på land av en 2 hesters motor, langsomt men sikkert. Dette tok 62 dager, hvorefter byggearbeidet av huset påbegyntes. Huset er bygget av ingeniør F. Selmer, og da kan man gå ut fra at det er solide saker. Dets dimensjoner er: ca. 60 m. langt og 25 m. bredt, altså en grunnflate på ca. 1500 kvm. Takets kvadratinnhold er 3000 kvm.

Øg så til slutt noen opplysninger om «Fram»: Skibets vekt er som tidligere nevnt ca. 700 tonn, og skibssidenes tykkelse er helt op til 81 cm., bestående av 3 lag — 2 med ek og 1 med greenhart, og mellomrummene mellom disse lag er fylt med bek og tjære.

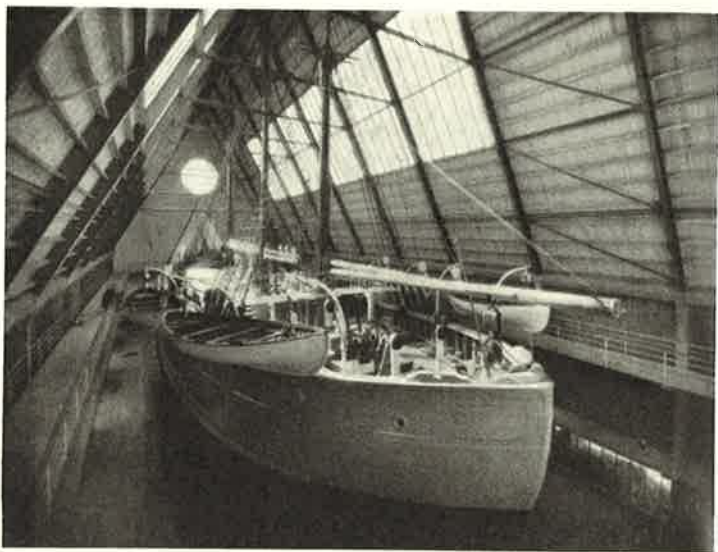
Tomtespørsmålet har vært en vanskelig sak for komitéen. Komitéen kunde dessverre ikke velge selv. De tomter som man gjerne vilde ha kunde man iallfall den gang ikke få. Det var særlig et skjær ved Skarpsno og Hukodden det gjaldt. Komitéen fikk for øvrig mange forslag, men man måtte alltid ha for øie at huset blev liggende beleilig til for publikums besøk, og det ikke minst av hensyn til den fremtidige økonomi. Den 16. november 1933 innkjøpte man Løkenløkken på Bygdøy. Tomten var på 10 mål og hadde en enestående vakker



Modell av «Fram» i Sjøfartsmuseet.

Til opvarmning av selve skibet skal arrangeres innblåsning av varm luft, idet man ikke har funnet det tilrådelig å bruke elektriske ovner inne i skibet. Varmluftapparatet kan selvfølgelig også anvendes til blåsning av uopvarmet luft, hvilket vil ha den største betydning for luftcirkulasjonen inne i skibet. Derimot har man innlagt elektrisk lys i skibet med hovedbryter utenfor, således at all elektrisk ledning avbrytes når skibet står ubevoktet. Skibet er utvendig og innvendig gratis malt av firma Anton Arnesen & Søn, hvilket har vært en ydelse av stor verdi.

Forørrig har skibet i flere måneder hatt en pålitelig vakt som heter kaptein Oscar Wisting. Han har ligget ombord praktisk talt i hele vinter i 10—15 gr. kulde, og har selvfølgelig befunnet sig meget vel ved det. Kaptein Wisting har skrapet ren master, rær og baugspryd, og har tjæret alt tauverk og annet som trengte tjære. Selv så han til slutt ut som om han også hadde tjæret sig selv fra øverst til nederst, og vi vil håpe at all denne tjære også vil bidra til at vår kjære Wisting bevarer lenge.



«Fram» vel i havn.

I fremtiden skal polarskuten «Fram» stå og vidne om nordmenns ferd og dåd i nord og syd, om mot og vilje, om styrke og utferdstrang og det ikke minst viktige ved dette levende monument over våre store polarforskere — skuten skal *stålsette oss til nye dyster* i våre særlige doméner i nord og syd og i vårt daglige virke.

Odd Arnesen.

ET BLAD AV ISHAVSFOLKETS SAGA

AV ALFRED SKAR

Sol og varme, grønn skog. Blomster. Åker og eng i fullt flor. Yrende badeliv langs strendene. Sommer over landet. — —

Foran mig ligger en dagbok, skrevet av to fangstmenn i fjor sommer mens *vi* hadde det aller varmest. En beretning om storm og tåke, is og sludd. Slit, kulde og savn. Men først og fremst om mannsmot og utholdenhet. Frem av den enkle beretning stiger billedet av *menn*, som bruker knyttneven når dødens iskalde gespenst blir for nærgående. Hver dag i hvert år utkjempes de samme kampe av våre landsmenn i polaregnene — skrives det nye blad i Ishavets heltesaga.

I tre måneder kamperte vi sammen ombord i «Quest» oppe i Kvitsjøen. Tre uker etter avmønstringen drog *Laurits Larsen* fra Tromsøysund og *Julius Bartholdsen* fra Alta nordover igjen for å drive fangst fra en 20 fots åpen motorbåt og bo i telt etsteds på Svalbards østkyst. De har sendt mig sin dagbok fra denne turen, til avbenyttelse, om det kunde interessere noe blad eller magasin. Ofte blir en slik dagbok funnet sammen med noen avblekte knokler av de som skrev den. Disse karene kom selv tilbake med sin beretning. Men derfor burde den vel ikke være mindre verdifull . . .

Det var natten til 10. juni de gikk ut fra Tromsø med M/K «Viking», en av de minste ishavsskutene, bare ca. 70 fot lang. Men allerede i Torsvåg måtte de ankre op. Det var nordostkuling med høi sjø, og skuten hadde så meget

dekkslast at den gikk høit over rekken. «Viking» skulde være moderskib for tre forskjellige fangstlag, hvert på to mann, og dertil selv drive ordinær fangst. Den hadde tre tyve fots motorbåter på dekket, foruten sine egne to fangstbåter og enda en mindre båt. Med alt utstyret og båtene var det så fullt at karene måtte klatre over båtene så snart de skulde bevege sig. Og «med alt dette skal vi stikke i sjøen,» heter det i dagboken for første dagen ombord. «Det ser meningsløst ut, selv for oss som er vant med litt av hvert.»

Neste dag stakk de i sjøen, og lørdag kveld, 15. juni, fikk de Sørkapp på Svalbard i sikte. Det blåste friskt av nord-ost med regn og sludd. — Søndag klarnet det op, men noen synderlig lysning for folkene ombord i den overfylte fangstskuten blev det ikke. Isen lå 50—60 kvartmil sør av Sørkapp, og utsiktene til å komme inn til landet var de slettest mulige.

Mandag fikk de den første føling med tåken, ishavståken, og de følgende fire uker vekslet det med tåke, storm og sludd. Når det til en avveksling var bedre vær, lå isen der og stengte for dem som skulde settes i land. Dag efter dag, uke efter uke, blev de liggende uvirksomme. St. Hansaften skriver de i dagboken: «Tåken ligger fremdeles, og vi driver med isen.» Tre dager senere: «Ingen fangst og ingen andre fartøier å se.» Humøret begynner å dale og med en snev av bitterhet husker karene at man hadde det så travelt med å komme ut fra Tromsø, at de måtte arbeide hele første pinsedag for å komme tidsnok avsted.

Nu og da kommer de bort i noen sel eller får et bjørneslag. En dag tok de således åtte isbjørner. Det liver op i den drepende ensformigheten. Men ellers er det ikke annet enn tåke, is og stormhav. Lørdag 29. juni: «Dette ser meget trist ut og humøret faller for hver dag. Vi ligger i tett, stor is ca. 35 kvartmil sør av Tusenøyene, kommer ingen vei.»

Tåken ligger tett over Ishavet. Mot nord stenger isbaksen. Så kjører de i blinde vestover, om det skulde være mulig å komme over til Sørkapp for å følge landråken nordover — om der da er noen landråk. Den 1. juli blåser det op stiv kuling av vest og de håper denne stormen må brette isen i stykker. Neste dag skinner solen, det er som et under å se solen efter det været de har hatt.



Laurits Larsen.

Men samme kvelden kommer de igjen op i svær og tett is. Fremkosten er stengt.

I flere dager driver «Viking» med isen i nordavindsuling. Det tar til å bli dønning og de forstår at stormen har satt isen langt til havs. Lørdag 6. juli begynte de å kjøre ut av isen, men straks efter måtte de vende om for å få ly. Det var storm av nordost med snefokk og stor dønning. Neste dag gjorde de et nytt forsøk på å gå ut i åpen sjø, men en av båtene holdt på å bli skyllet over bord og de måtte gå inn i isen igjen.

Søndag 14. juli, fem uker efter avreisen fra Tromsø, var «Viking» kommet op under Hvalpynten på Søraustlandet. Tett tåke og endel is. Larsen og Bartholdsen skulde ha vært satt i land på Zieglerøyene i Dybdebay — Dyfjorden — men skipperen så det rådløst å komme inn. Ved middags-tider lettet det noe i tåken, og skuten fortsatte innover mot

Dybdebay for å undersøke om det fantes et sted hvor karene kunde komme i land. Det så nokså håpløst ut, bare forland overalt, hvor hele storhavet brøt på, og dertil langgrunt utover. Men de fem ukers fangenskap ombord i fangstskuten hadde gjort karene nesten desperate. Larsen og Bartholdsen erklærte at de vilde gå i land hvor som helst, og bestemte sig for å gå fra borde her. — «Men her er et forferdelig hull, med havdønning og is,» slutter dagboken for denne sommersøndagen.

Ved middagstider mandag var de ferdige med å bringe sitt utstyr i land. Det gikk på livet løs å få sakene op uten at det blev ødelagt av sjøvannet. Slike gjenstander som petroleumsfat og salttønner veltet de bare på sjøen fra skuten, og fisket dem etterpå op av brenningene. «Viking» gikk straks, og det siste de så av fangstskuten var en skygge i tåkehavet. Så var de alene og overlatt til sin egen skjebne. To mann med telt og en liten motorbåt på den øde polar-kyst.

De slo op teltet og satte sig ned en liten stund for å overveie hvordan de nu skulde innrette sig. Det var mange ting å ta i akt. Først og fremst hvordan de skulde berge motorbåten for sjøen og drivisen. Den evindelige skodden lå kald og grå over hav og kyst og det raste en liten nordavindkuling.

Men samme kveld blev været bedre, og øieblikkelig var de på farten — ut på sin første fangsttur. Neste dag så det meget lovende ut, med solskinn og fint vær og bra fangst. De fikk skutt 13 storkobber. Arbeidet gikk med liv og humor. Skjønt noen sport for søndagsjegere var det nu ikke. De høie iskossene som de måtte klyve op på for å få utsyn, var tæret så meget i bunnen, at de hadde en ubehagelig mani for å velte. Og der hvor dyrene lå, var isen tett, så det var meget vanskelig å komme inn med motorbåten. En gang holdt de på å få den klemt fast mellem stor is

som var i sterk bevegelse — det var i siste øieblikk de kom sig ut. — «Båten er vår eneste redning,» heter det i dagboken, «mister vi den, så er vi også ferdige.»

Ut på eftermiddagen gikk de tilbake til leiren, og nu fikk de en ny vanskelighet å overvinne: Hvordan de skulde få fangsten op på land. Storkobben er et svært dyr som veier et par hundre kilo. Og havet brøt på. — De la båten for anker 30 meter fra land, og halte dyrene gjennom brenningene og videre opover en lang fjære. Et forferdelig slit. Men de fikk alt sammen på land, flådde og tok vare på kjøttet, hengte det op for å tørke, til revefôr. — «Vi er nu meget trette,» slutter dagboken, «men en av oss må holde vakt over båten mens den andre får sig en blund. Her er en masse drivis som farer forbi med stor fart, og hvis den tar båten . . .»

Endelig var de kommet i virksomhet, og notatene for de følgende dager og uker forteller om intenst arbeid og lange, vågsomme turer over isfylt hav med «Steggen», den lille motorbåten deres. En dag drar de til Zieglerøyene, hvor de skulde hatt sin stasjon. «Viking» så det ikke rådelig å komme frem dit, men karene på «Steggen» klarte det. De brukte 12 timer frem og 11 tilbake, men uten å hvile, gikk de i gang med å ta inn en del proviant og utstyr, fortsatte så til Tusenøyene. Det tok ni timer. De slo leir og gikk til køis efter to døgn uavbrutt slit.

Neste dag heter det i dagboken: «Hvor vi ser, er det erfugl som leker med sine små, lærer ungene å svømme og dukke. Det er meget morsomt å se på. — Men vi er kommet for sent til å kunne samle noe større av dun, som hensikten var.»

Det er ingen forskjell på natt og dag. Når tåken letter, skinner solen. Uten hensyn til døgnets tid, driver de fangst på storkobbe og snadd i isen, eller streifer rundt øyene efter dun. Sover og spiser når det er absolutt nødvendig. Men

av og til gir dagboken et gløtt inn i den natur som omgir dem: — «I formiddag tok vi utstyret ombord og begynte å kjøre på nordost, til de nordligste av Tusenøyene. Kom frem i eftermiddag, da var tåken tett som veggen, og vi var bare glade over å komme oss i land. Satte op teltet og gikk til ro, på grunn av tåken. Vi hører smell og brak som av et forferdelig tordenvær. Det er isen som tørner mot grunnene, den farer avsted med en rent utrolig fart, og det forekommer oss som vi er midt oppe i en kokende hekssegryte.»

Onsdag 24. juli: «Idag regner det voldsomt, tåken er tett, og vi holder skiftevis vakt ved båten. Strømmen er så stri at vi klarer ikke å avansere, og så er her bakser og svære isfjell som står på grunn. Når vi kommer i nærheten av dem, går det på livet løs. Enten må vi kjøre så det fyker, eller vi kan bli klemt flate i ett nu.» — Neste dag: «Fremdeles regn og tåke, men ved 18-tiden lettet det så meget at vi så Negropynten. Vi brøt straks op og tok til å kjøre. — Vinden øket på til kuling med adskillig sjøgang, og i tåken kom vi for nær op under Negropynten. Hengbratte fjell gikk like ned i havet og 4—500 meter ut fra landet lå grunner og skjær hvor sjøen brøt. Vi trodde der var en farbar renne kloss i land, men snart viste det sig umulig å komme hverken lengere frem eller tilbake. Noe måtte gjøres, og det måtte gjøres hurtig, sjøen brøt rundt oss på alle kanter. Så satte vi ut igjennem brott og brenninger. To ganger hugg båten så hardt at vi trodde den hadde gått i stykker, men heldigvis viste den sig å være tett. Efter noen minutters kjøring med livet i hendene, kom vi ut på rent hav igjen og satte kursen for Zieglerøyene.»

De siste dagene av juli tar de fatt med å samle fangsten som ligger spredt på flere øyer. Det er et ubeskrivelig slit, og det blir ikke lettere når de opdager at her er en stor-kobbe *stjålet*, der et spekkfat forsvunnet. Slikt hender — dessverre! Imellem får de en fangstdag. — «Vi gikk ut

og fant en strimmel med is. Der fikk vi seks storkobber, men da tok det til å blåse op og det blev svær sjø ute i iskanten. Det var på et hengende hår vi skulde blitt knust mellom isflakene — i siste liten kom vi oss ut. Vi befant oss da ca. syv kvartmil fra land, og vinden øket på til stiv kuling, så vi fikk en hard tørn. Stygg sjø og fæle strøm-



Laurits Larsen og Julius Bartholdsen.

skavler, det brøt stadig over båten, og vi blev våte til skinnet. Måtte pumpe ustanselig. Da vi var kommet tett op under øya, stod havet i et eneste rokk, — orkanaktig storm. Hadde vi da vært lengere utpå vilde det blitt en meget hurtig avslutning på vår tilværelse.»

Fra begynnelsen av august blir været mindre og mindre bra. Nesten ustanselig storm og regn, tåke og sludd. Så snart det er litt bedring driver de fangst eller arbeider med å opbevare den. Et par ganger har de forbindelse med fangstskuter som søker op under øya for stormen. Men ingen har sett eller hørt noe til «Viking».

Mandag 12. august. — «Kuling med regn og sludd. Vi må holde oss i teltet, for det er ikke værende ute. Men teltet er så lite at soveposene støter mot teltduken. Vi er stadig våte på bena. Situasjonen er utrivelig, men ellers er det ingen fare med oss.» — En uke senere. — «Idag er det vindstille og solen titter frem av og til. Var ute på fangstfeltet en tur, der traff vi M/K «Fakstind» av Tromsø, som

var på vei hjem med overvintringsfolk fra Hopen og Hvalpynten. — Vi fikk to storkobber og seks snadd. Har nu i alt 68 storkobber og 10 snadd. Det blir vel sluttresultatet, for nu venter vi «Viking». Fristen som var satt, utløper imorgen. Vi skulde bli avhentet senest 20. august.»

Neste dag har de alt klart til avreisen, og skriver i dagboken: «Det begynner nu å gå efter på provianten. Brød har vi ikke hatt på 1½ uke, melken er det slutt på, og det minker fort på kavringen. Vi steker pannekaker for å spare på kavringen. Likeså har vi nesten ikke noe kaffe igjen. Men nu venter vi «Viking» hver dag . . .»

Det blev en lang og fortvilet ventetid, på en skute som ikke kom. Dagene gikk, mens stormen pisket over den nakne polarøya, og regn og sludd drev tvers igjennem teltet. De to menn var nødt til å tilbringe en stor del av tiden i sine soveposer. — «Vi har bare svart kaffe å hygge oss med,» og «det later til at høsten nu begynner å sette inn for alvor.»

De ligger der i teltet og gjør sig alle mulige tanker om hvor det kan være blitt av skuten. Havet er isfritt, men kanskje er den blitt fast i isen lengere nord, eller østpå? Regnet gjør stor skade på fangsten, det tørkede kjøtt blir opbløtt og spekket renner vekk. Resultatet av alt deres strev i sommer holder på å forsvinne.

Tirsdag 27. august: «Det begynner for alvor å se trist ut. Nu kan vi vente skjærisen — nyisen — hvad tid som helst, og her ligger vi. Det er en vakker historie som det ikke er godt å tenke sig slutningen på. Nu angrer vi at vi ikke fulgte hjem med «Fakstind», men vi stolte så sikkert på at når den fastsatte tid kom, skulde «Viking» være her . . .»

Det tar til å bli kaldere, de fryser i teltet og begynner å forberede sig til å forlate stedet i motorbåten. Situasjonen er slik at nu gjelder det å komme sig frem til folk så snart som mulig. — «For ellers kan vi risikere å bli her, og det

er det samme som å legge sig til å dø — uten hus og snart helt uten proviant som vi er.»

De satte frist til 1. september, var ikke skuten kommet da, vilde de gi sig avsted med motorbåten. Men . . . «idag er det stiv nordavindskuling med sne og frost. Vannet er frosset i teltet og vinden blåser tvers igjennem. Vi skulde fare herfra idag, men været tillater dessverre ikke det. Så snart vi ser det mulig å komme over Storfjorden, skal vi avsted. Har stelt med fottøiet og gjort oss i stand for turen. Men nu er det så kaldt at primussen klarer ikke å holde det såpass varmt i teltet at vi kan gjøre noe som røiner på hendene. Sitter nu og skriver med valne fingrer. Vi studerer kartet titt og ofte og er forberedt på litt av hvert. Først har vi 105 kvartmil å kjøre med motorbåten over åpent hav, derefter 50 kvartmil til fots over fjellene til Advent Bay — Longyearbyen. Ut på kvelden tiltok frosten, så vi måtte bort i motorbåten og tappe vannet fra cylinderen og vann-tanken. Det begynner å bli adskillig skumring om nettene, alt virker høstlig. Og her sitter vi, to mann, uten hus og proviant . . .»

Kuling og sterk frost. — «Vi sitter som i en felle. Julius har hatt vondt i en finger nu i 14 dager. Han stakk sig med kniven, og så gikk det spekkbetendelse i såret. Ellers har vi vært friske og er det fremdeles. Men skal vi fortsette å fryse slik som nu, må Gud vite hvor lenge vi kan holde ut. Det minker nu hardt på provianten, vi sparer så godt vi kan, men nu er vi snart fri for alt. Bare margarin har vi ennu for en uke. Av kavring har vi bare noen smuler i en sekk, og litt hvetemel i en pose.

Idag morges blev stormen så voldsom at den tok teltet. Vi måtte klæ på oss under åpen himmel. Det føltes ikke særlig behagelig. Fikk teltet op igjen i en fart. Det er nokså meget i stykker, men vi får vel klare oss likevel. Vårt eneste håp er at været snart må bedage sig så meget at vi kan

komme vekk fra denne Djevleøya. Men dette ser ikke lyst ut, så langt det lir på året. Skjærisen er vår største redsel. Kommer den hurtig nu i dette frostet, da er alt håp ute for oss. Det er sne på marken og alt ser ut som en vinterdag hjemme. I kveld er det snefokk.»

Lørdag 7. september: «Nu har vi ligget i 18 dager over den aller siste frist for avhenting. Det er ikke å vente annet enn at det må begynne å bli vinter. Bare uværet måtte gi sig snart, så vi kunde komme avsted! Vår stilling er meget kritisk, i et lite, fillet telt, i sne og frost og ikke så meget som en kaffetår å kvikke oss op med. Utrustningen var beregnet til midten av august, og nu er vi langt ut i september . . . I kveld har vinden løiet av noe, og vi skal avsted. Det blåser nokså meget fremdeles, og sjøen går altfor høi for vår lille båt, men vi må forsøke . . .»

De forlot øya klokken 22.

Det gikk bra å komme over Dybdebay, og tidlig søndag morgen passerte de Hvalpynten. Da hadde de nær måttet søke havn på grunn av storm og sjø ut Storfjorden. Det var galmannsverk å gi sig ut på åpne havet i slikt vær med en liten sjekte, men de gjorde det likevel, trosset vind og sjø og kom smått om senn fremover. De blev gjennemvåte av sjødrevet, men det fikk tørke på kroppen, det var ingen annen råd. Sent om kvelden traff de is som kom ut fra Freemantlestredet, og hele natten kjørte de mellom drivende isflak i stormen. Men mandag morgen var de ved landet, på vestsiden av Storfjorden.

Først prøvde de å komme i land ved Negribreen. Nei, det var umulig. Fortsatte så sørover til Hayebreen hvor de fant et sted til å sette båten på land. Hele formiddagen arbeidet de med å få båten så langt op fra sjøen at den var i sikkerhet. Det gikk tungt og sent, men det gikk. De smurte inn motoren og dekket den så den ikke skulde ta skade, og surret båten fast med kjetting. Tok så oppakningen på og

begynte marsjen over fjellene. De hadde tatt med bare det aller nødvendigste, likevel blev det 25 kilogram på hver. Det var altfor meget, men de måtte ha det med. Efter åtte timers marsj slo de leir på breen.

Tirsdag 10. september: «Tørnet ut kl. tre og var klar til å gå kl. halv fire. Det var bratt og forferdelig tungt før vi kom op på fjellbreen. Gikk i ett trekk uten hvilepause og mat 10½ time. Da var vi kommet så langt at vi så Templefjorden. Vi fant en stenrabb såpass stor at det var plass for teltet, og slo leir. Det var snart slutt på de siste matsmulene og soveposene var våte. Kaldt! Men vi var så utkjørte og hadde så vondt i bena at vi måtte legge oss ned før å samle krefter. Fottøiet og alt som fryse kan, er hardt som stein.»

Kl. fire neste morgen startet de på ny. Frosttåken dekket hele landskapet, men de gikk efter kart og kompass. Ut på formiddagen lettet tåken noe, og de så Sassendalen under sig. Men nedstigningen blev meget vanskelig. Et lite dalføre de fulgte blev trangere efter hvert, og til slutt blev de stående fast. De fikk en lang og forferdelig tung marsj tilbake. Tok så til å følge et nytt dalsøkk nedover.

Til å begynne med gikk det bra, men snart blev det vanskeligere og vanskeligere å komme frem. Mange steder måtte de hugge fotfeste i isen med tollekniven, over stup på flere hundre fot. Det blev ikke bedre da de trodde at nu var de nede i Sassendalen og over det verste. Elveleiet blev trangere, enkelte steder smalnet det inn til et par meters bredde, og på begge sidene var der bratte fjellvegger som bestod av singel og løse stener. De ventet hvert øieblikk å bli begravd under grus og sten. Og med det samme de mente å være i sikkerhet, stoppet det helt op.

Der hadde gått ras om våren før sneen smeltet, ras som stengte kløften. Det var uråd å komme over. De satte bøkene fra sig og blev stående der og fundere: Måtte de

ennu engang gå tilbake, tilbake den samme livsfarlige vei de nettop hadde gått?

Nei! Om en stund fant de at elven hadde banet sig løp under stenraset så der hadde dannet sig en tunnel. Åpningen var såpass høi at de kunde krype igjennem. Det så ikke særlig fristende ut, nei, men de blev enige om å ta risikoen. Tok sekkene på og krøp inn i mørket. Men da de lykkelig og vel kom ut i dagen igjen, opdaget de at dette var bare begynnelsen. Fem slike tunneler måtte de krype igjennem! De lengste var på 60—70 meter.

Endelig stod de nede i Sassendalen, en lang 4—5 kilometer bred dal som går fra fjellet til havet. Midt efter dalen flytter en bred elv. Den var dekket av en halv tomme tykk is. De vadet over elven, slo isen i stykker med geværkolben og vasset i isvann til beltestedet. Men kom over, og kl. tre om natten slo de leir på høiden mellem Sassendalen og Advent Bay i seks kuldegrader. Krøp inn i de halvfrosne soveposene og sovnet.

Klokken 10 neste formiddag fortsatte de videre. Sultne, slitne, sårbente, i tett snekave, og nådde frem til Longyearbyen klokken 11 om kvelden.

Fem døgn hadde de brukt på veien. Der var 26 mil isfylt stormhav å passere med en liten motorsjekte, og der var 12—13 mil å gå over isbreer og ville fjellet i tåke og snekave. Svakere menn vilde ha bukket under. — Laurits Larsen og Julius Bartholdsen brøt sig ut av «fellen» hvor de satt fast. De nådde frem — og skrev et nytt blad i den store saga om dødsforakt som hverdagens stillferdige helter øver oppe i polartraktene.

Alfred Skar.

MOSKUSOKSEN — KVA LAGNAD GÅR HAN I MØTE?

AV PAUL LØYNING

Studerer vi dyrelivet såleis som det har ovra seg nedgjennom tidene, heilt frå den første gneisten av liv vart tend, vil vi m. a. leggja merke til korleis den eine arten etter den andre blir til, blømer ei tid, går så til grunne og gjev plass for nye artar. Det er liksom kvar art har si visse, stuttare eller lenger, levetid. — Det kunde liggja nær å spørja etter grunnen til dette at ein art før eller seinare synest måtta døy ut. Det kan visseleg vera mange faktorar, både indre og ytre, som her spelar med, men visst er det at samspelet millom organisasjonen, bygnaden og funksjonen, til dyret på den eine sida og miljøet på hi har avgjerande verd. Bli mishøvet millom livskrav og livsvilkår for stort, må arten døy ut. Mest spelegt er det då for dei formene som er mest spesialiserte i ei eller annor leid; spesialisering ber her som alltid i seg både ein føremun og ein fåre. Så lenge dei ytre tilhøva er nokorlunde stabile, er alt vel og bra, men kjem det store brigde i livsvilkåra, er det ikkje greidt for dei sterkt spesialiserte dyreformene. Slike store forandringar har det vore mange av i jordsoga, og leivningane etter dei dyra som levde den gongen omveltingane gjekk for seg, fortel oss at dei kosta mange dyreartar livet. Lat oss berre tenkja på istidene, dei store klimatiske brigde som gjekk for seg her på våre kantar av jorda for ikkje så svært lang tid sidan. Under istida utvikla det seg ein heil istidsfauna,

dyr som lika seg best nær opunder isen, og som følgde isranda etter som ho drog seg nordover då verlaget betra seg. Mange av dei spesialiserte seg på dette livet i heile sin organisasjon. Vi møter her dyr som mammutten, det ullhærde nasehornet, moskusoksen o. a., som mange, i ein viss bolk av istida iminsto, levde både her i landet og elles rundt det meste av den nordlege halvkula. Fleire av desse istidsdyra, såleis både mammutt og nasehorn, har døydt ut, men moskusoksen har greidt berga livet heilt til våre dagar, enndå om han synest høyra til dei formene som var mest spesialisert, best skikka for istidsforhold. Han fann seg høvelege livsvilkår i arktisk Amerika, på øyane nordanfor, og langsmed kystene av Nord-Grønland, d. v. s. der tilhøva idag mest liknar på dei som rådde over større område under istida.

Moskusoksen er såleis ein overlevar, ein relik, som hadde si blømingstid i framfarne tider, og som nå kanskje er på veg mot enden. Vi veit om mammutten at han søkte så langt nordetter som han kunde koma etter istida; heilt nord på Nysibirøyane, langt nordanfor Sibir, finn vi ein stor kyrkjegard der hundrevis av desse kjempedyra er gravlagde. I den kalde jorda der nord har dei stått som i eit isskåp i 20—30 tusen år, og vi finn dei der den dag idag med hud og hår og kjøt og innvollar, så friske at dei jamvel kan tena til føde for varg og andre rovdyr, og til studieobjekt for vitskapsmannen. — Mennesket har mykje på samvetet når det er tale om utrydding av dyr, men istidsmennesket med sine primitive våpn kan likevel snaudt ha vore mammuttens banemann. Kva er så grunnen til at han så fullstendig sette livet til etter istida? Var det det varme verlaget og i det heile dei nye livsvilkåra etter istida han ikkje kunde forlika seg med, eller var det indre, ukjende årsaker, eit slag alderdomsveikskap som gjorde utslaget? Det veit vi ikkje. Men moskusoksen som levde ilag med

mammутten, greidde seg som sagt. Kanskje var det avdi han fann høvelegare livsvilkår enn mammутten gjorde, eller kanskje avdi moskusoksen er meir elastisk i livskrava sine, mindre kresen, mindre spesialisert, og difor har von om ei lenger levetid. Det får tida visa. Nok er det, under istida levde moskusoksen både i Europa, Asia og Amerika, i Europa heilt ned til England og Sud-Frankrike; her i landet har dei funne beinrestar etter han i ein jarnvegsskjerjing ved Inset, då dei bygde Dovrebana, eit funn som syner at han har rusla ikring her og i utgamle tider. I vår tid lever han som nemnt berre i arktisk Amerika, på dei aude viddene, barren grounds, millom Hudsonbukta og Mackenzie-elva, dessutan på some av øyane i ishavet nordanfor, og så på Nord- og Nordaust-Grønland ned til Scoresby Sund.

At moskusoksen, eller «moskussen» som fangstfolka våre segjer, er eit dyr som retteleg høyrer fortida til, vil kvar og ein kunna underskriva som har stått andlet til andlet med dyret; vi får ein tydeleg tokke av noko forhistorisk når vi ser dette feet med det lange, svarte ragget, og dei mektige, krøkte horna, beitande på dei aude viddene i Arktis. Oksen er ikkje lite større enn kua, men storleiken er ikkje nett så imponerande, omlag på høgde med ei vanleg kvige, men moskussen ruver meir med det lange ragget, som ofte når heilt til jorda. Hovudet er etter måten svært stort, men det som gjer det sterkaste inntrykk på oss, er dei mektiga horna, serleg på oksen. Ved grunnen er dei flate, og lagar eit breidt, tjukt band over skallen, så smalnar bandet av utover mot sidene og veks nedover kjakane eit stykke, bøygjer så ut og op og endar i ein kvass spiss. Hornbandet på skallen er så tjukt og fast at ei Krag-kule prellar av og fell flattrykt til jorda, utan at stuten lest merka noko. Det er greidt at slike horn er gode forsvarsvåpn, og det er tvilsamt om jamvel dei største rovdyra, bjørn og ulv, er i stand til å vinna på ein moskusokse åleine; er ulvane mange om ein okse, greider dei

det vel, men det er mange vitne på at bjørnen helst går langt utanom ein flokk moskusfe, og at desse ikkje vørdar anten bjørn eller ulv om dei er i nærleiken. Eskimohundane er morske på moskussen, og det er eit avskremeleg syn å sjå når moskussen får ein hund på horna, og slengjer han høgt op i lufta; ein kan lett tenkja seg korleis hunden ser ut når han kjem nedatt med opreven buk.

Moskusfeet held saman i større eller mindre flokkar på op til 20—30 dyr; storparten av dyra i en slik flokk er kyr og kalvar, nokre fåe er oksar, og av desse er det berre ein som er hovudsmann i flokken. Denne leidaroksen blir kåra under paringskampane om hausten, og ein slik kamp er i sanning eit ofseleg skodespel. Oksane går eit par hundre meter frå kvarandre, og som på eit gjeve signal renner så dei tunge, svære kroppane i full fart med skallen mot kvarandre så det brakar. Etter farten og braket å døma er det eit under at dei ikkje kløyver skallen, men dei tek opatt denne duellen gong på gong til den eine lyt gje seg. Og vi kan sjå at det tek på; den tapande parten blir «groggy» som det heiter i boksarspråket, står og svagar ei stund, og ruslar så undan. Før eller seinare hender det sjølvsgatt at den gamle leidaroksen blir slegen ut av ein yngre, og då er han for alltid dømd til eit liv i einsemd borte frå flokken. Om det er så at han ikkje lenger blir tåld i flokken, eller om han godviljugt dreg sin veg avdi han ikkje vil finna seg i å stå under kommando av ein tidlegare undergjeven, er ikkje lett å avgjera; eg vil helst tru at det siste er det rimelegaste. Slike gamle eremittar kan ein ofte råka på, og dei ser meir enn vanleg forhistoriske ut, serleg om sommaren medan dei ennå ber på den tjukke, gråe vinterulla.

Kyr og kalvar i flokken treng eit serskilt forsvar, og her møter vi ein forsvarsteknikk som er reint makelaus. Når det er fåre på ferde, d. v. s. når ulv eller menneske med hund går til åtak på flokken, stimar dyra som på kommando



Moskusokse på kloss hold. (Fot. Anders K. Orvin.)

saman i ein halvring, ein karré, med hovudet vendt mot fienden, oksane på fløyane, kyr og kalvar inne ved midten. Leidarstuten og, i fall det er naudsynt, dei andre oksane og kyrne med, gjer etter tur rasande utfall mot fienden, men vender straks attende til plassen sin i karréen. Det hender nok stundom at ulven får tak i ein kalv, men lett er det ikkje å storma ein slik forsvarsring. Berre for oss menneske med borse og hund er det svært lett; vi kan utan vanske slakta ned heile flokken; mot ein slik motstander er moskusoksen heilt forsvarslaus. — Som regel rømer han undan folk, og det er ein utruleg fart han då kan setja op i urd og ulende; han er ein meister til å kliva i fjellet, og i det stykke minner han mest om sauer og geiter.

Spørsmålet er nå kva lagnad moskusfeet går i møte; er det fåre for at han snart vil døy ut, og kan vi i tilfelle gjera noko for å hindra at så skjer? Er moskussen av «indrebiologiske» grunnar ein døyande art, kan vi ingen ting gjera; er det derimot dei ytre livsvilkåra som er avgjerande, skulde

det ingen fåre vera så lenge istida varer ved på Grønland — så sant han då ikkje blir utrydda av sin einaste fårlege fiende, mennesket. Og det er det vår plikt å hindra. For det første er moskusoksen eit overlag interessant dyr, sett frå ein zoologisk synsstad, men dessutan er han eit økonomisk sers verdefullt dyr, og det er vel for dei fleste det viktigaste. — Moskusoksen har vore kjend i den vitskaplege litteraturen sidan 1720, og hadde han ikke halde til så avsides, til dels på reint utilgjengelege stader, så vilde det nå ikkje vore eit einaste dyr att. Før 1720 har dei innfødde, eskimoane, dreve jakt på moskus i Nord-Canada og i Grønland, men med sine primitive våpn, boge og pil, var dei den gongen snaudt serleg fårlege for moskusfeet. På nordvestkysten av Grønland, der det synest ha vore mykje moskus tidlegare, kan det likevel henda at eskimoane er skuld i at han nå er utrydda; det er dei som meiner det. Men det er kulturfolka som har fare så hardt fram mot moskusoksen, serleg i Nord-Canada, der det før var mengder av han, men nå er berre fåe att. — På arktiske ekspedisjonar har dei og felt mange dyr, dels for å skaffa ferskmat til folk og hunder, dels for å ta dei med seg til museum og samlingar i heimlandet. Mangt eit mannskap på slike ekspedisjonar vilde ha sett livet til om dei ikkje hadde hatt moskuskjøt å leva av. På den 2. «Fram»-ferda til øyane nordanfor Amerika, såg dei mengder av moskus, og felte over 150 dyr. Men her er vel kanskje det tryggaste området som moskusoksen har i våre dagar, for det er ikkje kvart år det kjem mannefot hit. — På Nord-Grønland såg Peary og Astrup i 1891—92 mange dyr, men Lauge Koch som har vore der sidan, såg berre nokre fåe. — Så har vi Nordaust-Grønland att, og her må det vera store mengder av moskusfe. I lange tider har det vore skikk og bruk at selveidarane gjorde ein avstikkar til Aust-Grønland m. a. for å skaffa seg moskuskjøt til vinteren. Men det som desse

selveidarane har teke med seg, er for inkje å rekna mot det som norske og danske revefangarar har skote ned dei siste åra til mat for folk, hundar og revar; det går nok op i hundrevis om året. Men lat meg straks nemna at denne svære skattleggjinga likevel ikkje synest ha vore for stor; det er ikkje råd å merka nokon mink i talet på moskus dei siste åra. — Endeleg må vi nemna eit serskilt ålvårlegt inn-grep i moskusflokkane på Aust-Grønland, som ofte har vore gjort sidan hundreårskiftet, nemleg fangsten av levande kalvar. Dei første levande moskusdyr kom til Europa i 1899, og sidan vart det i nokre år ei lønande forretning å fanga inn levande dyr til zoologiske hagar, som betala høge prisar for moskuskalvar. Men nå er det det å merka at ifall ein skal få tak i kalvane, må ein skyta ned heile flokken av vaksne dyr; og det kan ofte bli uhugleg mange dersom ein ikkje fer vetugt fram og vel ut flokkar med etter måten mange kalvar i; i så fall kan ein greida seg med 3—4 vaksne for kvar kalv. Nå er det elles så at kjøtet av dei vaksne som regel vart nytta og såleis ikkje gjekk til spille. Men som vel er vart det snart slutt på denne handelen med kalvar; det synte seg at moskusdyra ikkje vilde trivast serleg godt i fangenskap, og dei zoologiske hagane vart samde om ikkje å ta imot fleire moskuskalvar.

Som ein forstår er det all grunn til å taka op spørsmålet om rådgjerder mot at moskusoksen blir utrydda, og det første ein då har tenkt på, er freding. Canada har såleis freda dei få dyra som er att der, og danskane har gjort det same i Scoresby Sund-området. På Nordaust-Grønland ser det elles ikkje ut til å vera turvande med totalfreding, sidan moskusstamma er så rik der, og det vilde sjølvsagt vera meningslaust ikkje å nytta ut så verdefullt eit dyr så langt det er forsvarleg.

Men det mest aktuelle problemet når det gjeld å verna moskusfeet mot utrydding, er overføring av levande dyr til

nye område. Den første som gjorde ein slik freistnad, var svensken Kolthoff, som i 1900 tok med seg 2 kalvar frå Aust-Grønland. Dei vart slepte ved Boden i Sverige og treivst godt nokre år, men er nå ikkje lenger i live. Same året kjøpte svenskane 4 kalvar i Tromsø, som dei sette ut i Jämtland, men heller ikkje desse levde lenge; 2 av dei døydde av ein krøtersjukdom. I 1924 freista dei setja ut ein flokk på 11 moskusfe på en liten holme med feitt gras på Mørekysten. 5 av dyra døydde snart og resten førde dei over til Gurskøy. 2 av desse kom ned på heimebøen og sette til snart etter; 1 okse gjekk seg utføre ein berghamar og slo seg ihel; resten, 3 stykke, er det visst nå ingen som har greide på. Det fortelst at folk i 1927 skal ha sett 2 kyr med kvar sin kvalv, og det er ikkje utenkjeleg at dei ennå kan vera i live.¹ — I 1929 fanga islendingane 7 kalvar i Aust-Grønland, som vart fora på heimemark, men dei treivst ikkje; 6 døydde alt same hausten av bråsott, den siste tvo år seinare av bendelorm. I 1930 freista islendingane på nytt lag med 5 kalvar som dei kjøpte av norske fangstmenn og fora på same måten som dei første. Dei levde til hausten 1932, og dyrlekjarane trur dei døydde av skort på eit eller anna vitamin.

Det ser såleis ikkje ut til å vera nokor lett sak å få moskusfeet til å trivast utanfor sitt nåverande område. Men i eitt tilfelle synest det likevel ha lukkast. Etter optak av dosent Hoel vart det i 1929 ført over 17 dyr frå Aust-Grønland til Svalbard. Dei ser ut til å trivast framifrå; dei har fått kalvar kvart år dei siste 5 åra, og i sommar skal ein ha sett ein flokk på 30 stykke.

I ei stode for seg sjølv står overføringa av moskusfe til Alaska. I 1930 kjøpte amerikanarane 34 kalvar av norske fangstmenn, og slepte dei på eit inngjerdt område i Alaska.

¹ Etter B. Lyng: Moskusoksen i Øst-Grønland 1930, Norsk Geografisk Tidsskrift, B. III, H. I.

Meldingane frå april 1931 går ut på at dei trivst bra. Men i grunnen er ikkje Alaska noko nytt område, tvertom er det ikkje lenge sidan moskusfeet levde der i vilt tilstand og vart utrydda av mennesket.

Vi har så att å nemna den aller siste og den mest spennande freistnaden på å skapa ein ny heim for moskusfeet. Hausten 1932 vart det gjort ein ny freistnad på å setja ut moskusfe her i landet. 10 dyr, 7 kyr og 3 oksar vart slepte på Dovre oppe under Snøhetta, og med god grunn kan ein segja at dei trivst framifrå. Diverre var ein del av dei ute for eit uhende ifjor, med di dei gjekk utføre ein berghamar med ei snøskride og slo seg ihel. Men så mykje gledelegare er det at ei av dei kyrne som er att, har kalva ivår, og at dyra ser trivslege ut. Det er såleis all grunn til å tru at det vil lukkast å ala fram ei moskusstamme her i landet, og det er nå berre om å gjera å få sett ut fleire dyr på Dovre; dei som er att av den første flokken, er altfor fåe.

Når ein vil freista føra inn moskusfeet her i landet, så er det m. a. 4 viktige spørsmål som melder seg:

1. Er det høveleg mat å finna for dyra?
2. Er verlaget høveleg for dei?
3. Er det venteleg at dei her i landet vil bli påtekne av parasittar som dei før er ukjende med og som kan gjera ende på dei?
4. Kan dei sjølve føra med seg parasittar som kan bli fårlege for vår eigen fauna?

Det kan vera verdt å sjå litt nærmare på desse spørsmåla.

1. På Grønland lever moskusfeet først og fremst av den arktiske vieren (*Salix arctica*), i minder mon av dvergbjørk (*Betula nana*) og gras av ymse slag. Så fatig som vegetasjonen er på Aust-Grønland, er det vel mest truleg at dyra tek til takke med det dei finn, av høgare planter iminsto. Dei kalvane vi hadde med heim på dei norske ekspedisjonane,

ått alt det vi baud dei av plantekost, og dei vande seg snøgt til å eta jamvel turt høy. På Dovre er det nøgda av både vier og gras; rett nok er det ein heilt annan art vier enn den moskussen er van med frå heimlandet, men vi kan alt nå trygt segja at han har funne seg vel til rettes med beitet på Dovre, så matspørsmålet synest ikkje å valda vanskar med å få moskusfeet til å trivast her i landet. I Sverige og likeeins på Gurskøy meiner dei ha gjort den røynsla at moskussen ikkje tåler kulturgras, men det spørst kanskje heller om ikkje dette graset smaka dyra altfor godt så dei beint fram ått seg ihel på det.

2. På Aust-Grønland er det eit uvanleg turt verlag, iser om sommaren, og det er ingen tvil om at moskussen likar det best såleis. Vi kan elles lett tenkja oss at det ikkje kan vera bra med mykje regn i det lange ragget. Med omsyn til verlaget er det ikkje for inkje at ein har valt å setja ut moskusfe på Dovre, som er eit av dei nedbørfatigaste stroka i landet. Skal ein døma etter tilhøva dei siste åra, vil heller ikkje verlaget vera til hinder for at moskusfeet kan trivast på Dovre.

3 og 4. Så er det parasittspørsmålet, som det elles er vanskeleg å ha nokor *sikeker* meining om ennå. Vi veit iminsto ikkje om nokon serleg parasittfåre som skulde truga moskusfeet her i landet, og heller ikkje kjenner vi til at moskussen fører med seg parasittar som skulde kunna vera fårlege for vår eigen fauna. Dyra på Dovre har dessutan vore stallfora i eit års tid og såleis gjennomgått eit slag karantene, så vi får vona det beste. Det har då heller ikkje til dessa synt seg det minste teikn på nokon parasittfåre.

Elles syner det seg ofte vera ei vågal sak å føra inn eit nytt element i ein fauna, og det er all grunn til å vera varsam med det; m. a. kan den nye arten øksla seg så sterkt at han av den grunn blir ei landeplage. Dette kan vi trygt sjå bort ifrå når der er tale om moskusfeet, og når parasitt-

fåren heller ikkje synest vera stor, skulde det ikkje vera nokon urimeleg vågnad å setja ut moskusfe på Dovre. På den andre sida er det mykje som talar for å våga denne freistnaden. Kan vi verkeleg få dyra til å trivast og øksla seg, kan vi koma til å få stor økonomisk nytte av dei. Så interessant som dette dyret er, skulde vi og kunna venta at det vil draga mange turistar til landet. Men i denne samanhengem må eg nemna ei innvending som har kome fram. Det er some som har anka over at moskusoksen er fårleg å ha gåande på fjellet og dermed heller kjem til å skrema folk bort. Etter mi meining er denne otten heilt ugrunna. Frå den rike litteraturen om moskusoksen kjenner eg berre ei einaste melding om at han har sett på folk utan at han først sjølv har vore påteken. Sjølv har eg ein del røynsle frå 3 ferder til Aust-Grønland, og når eg held det eg sjølv har sett saman med det andre har skreve og sagt om moskussen, så tyder alt på at han er eit fredeleg dyr som helst rømer undan folk. Men vi kan ikkje nekta at det er eit villdyr, og eit stort og sterkt villdyr vi her har med å gjera, og folk får syna den same agen for moskusfeet som dei syner for ein heimeokse når han går laus på fjellet; ein må sjølv sagt ikkje gå inn på dyra eller på annan måte terga dei på seg.

Vi vil i alle fall med spaning følgja den vesle flokken av moskusfe der oppe på Dovre, og vona vi får glede og nytte av dyra i framtida.

Paul Løyning.

NORSKE EKSPEDISJONERS VIRKSOMHET I ANTARKTIS

AV HARALD B. PAULSEN

Norsk Polarklubb har bedt mig om å skrive en artikkel om hvalfangsten for «Polar-Årboken 1936». I stedetfor å gi en kortfattet beskrivelse av hvalfangstnæringen som så ofte blir beskrevet, har jeg lyst til å nevne et arbeide som har vært i gang i over ti år og som knytter sig til fangsten i Antarktis. Det gjelder det arbeide som direktøren for Hvalfangernes Assuranceforening i Sandefjord, Olaf Prydz, igangsatte i 1926 med å få istandbragt brukelige karter i Antarktis.

I anledning av sin 25-årige beståen den 10. august i år har Hvalfangernes Assuranceforening utgitt et «Atlas over Antarktis og Sydishavet».

Atlaset er redigert av kaptein H. E. Hansen i Norges Geografiske Opmåling og inneholder karter som viser:

En rekke utenlandske ekspedisjoners ruter. Av H. E. Hansen.

En rekke norske ekspedisjoners ruter. Av H. E. Hansen.

Pakkisgrenser for 1. november, 15. desember, 15. januar og 1. mars. Av H. E. Hansen.

Vind og lufttemperatur. Av dr. Håkon Mosby.

Fangst i oktober og november 1929, 1930, 1932, 1933 og 1934. Av dr. Johan T. Ruud.

Fangst i desember 1929, 1930, 1932, 1933 og 1934. Av dr. Johan T. Ruud.

- Fangst i januar 1930, 1931, 1933, 1934 og 1935. Av dr. Johan T. Ruud.
- Fangst i februar 1930, 1931, 1933, 1934 og 1935. Av dr. Johan T. Ruud.
- Fangst i mars, april og mai 1930, 1931, 1933, 1934 og 1935. Av dr. Johan T. Ruud.
- Fangst i Sydishavet i årene fra 1904—1905 til 1934—1935. Av direktør Olaf Prydz.
- Rugeplasser for fugl og yngleplasser for sel. Av lektor Paul Løyning.
- Plantegeografiske forbindelser i Antarktis:
- I. Blomsterplanter. Av dr. Erling Christophersen.
- II. Moser. Av dr. Erling Christophersen.
- Den geologiske struktur. Av professor dr. Olaf Høltedahl.
- Dybdekurver. Av H. E. Hansen.
- Fortegnelse over fugle- og selarter. Av lektor Paul Løyning.
- Fortegnelse over antarktiske og subantarktiske blomsterplanter. Av dr. Erling Christophersen.

Som bilag følger dessuten et sett av de for Hvalfangernes Assuranceforening utarbeidede sjøkart: Sydishavet 1, 2, 3 og 4.

Når Hvalfangernes Assuranceforening ved sitt 25-års jubileum utgir et så omfattende verk, så er dette et ledd i foreningens arbeide for å fremskaffe opplysninger vedrørende Antarktis og Sydishavet såvel av betydning for hvalfangerne som for andre der interesserer sig for disse egne. Atlaset tilstreber å fremlegge opplysninger i en enkel og oversiktlig form og dette har lyktes. De spesielle ting de enkelte kart viser er trykt i rødt på et grunnlagskart sammen med tittel og likeså tegnforklaring hvor sådan er påkrevet. Grunnlagskartet er trykt i sort (kontur og skrift), gult (landtone) og blått (vanntone). Kartene gir et lyst og tiltalende inntrykk. Atlaset er bundet i solid linduk.

De sjøkartter som er bilagt atlasen er vel kjent både av hvalfangerne og andre fra før. Det er som foran nevnt allerede 10 år siden direktør Prydz i Assuranceforeningen foranlediget sjøkartter utarbeidet over deler av Sydishavet. Han henvendte sig til kaptein H. E. Hansen i Norges Geografiske Opmåling som påtok sig arbeidet med kartenes redaksjon og utgivelse. Straks efter blev den pelagiske fangst almindelig og kartene blev i løpet av et par år utvidet til et kartverk omfattende hele Sydishavet. De skulde tjene det dobbelte formål å være middel for navigasjon og et grunnlag for videre kartlegning. De opplysninger kartene til å begynne med gav, var til dels meget sparsomme, men den pelagiske fangst har medført at kjennskapet til Antarktis og Sydishavet har øket for hvert år den har pågått ved såvel norske som utenlandske ekspedisjoners ferden her. Det kan således nevnes at norske ekspedisjoner av det antarktiske kontinents kystlinje har gått op en strekning spennende over ca. 90 lengdegrader — altså $\frac{1}{4}$ av hele omkretsen.

Kartverket er i 4 blader betegnet med nummerne 1, 2, 3 og 4. Hvert kartblad spenner over 90 lengdegrader. Kartene begrenses i nord av den 50. og i syd av den 73. breddegrad. De er i Merkators projeksjon. Målestokken er 1 : 5 000 000 på 60° bredde. Kartene trykkes i nytt oplag hvert år — foran hver sesongs begynnelse. De korrigeres før hver oplagstrykning og tilføres da alle opplysninger av betydning som er kommet til siden foregående optrykning. De sjøkartter hvalfangerne får med sig er således àjourførte når de utleveres.

Såvel atlasen som sjøkartene er reproduisert og trykt i Norges Geografiske Opmåling.

Harald B. Paulsen.

SVALBARD EROBRES FRA LUFTEN

Det vokser rundt oss på alle kanter — smått om senn. Det tar sin tid å skaffe landet alle de institusjoner det trenger, men tiltakene blir gjort etter hvert. Vi har meget å utforske i vårt eget land og mange muligheter ligger og venter på foretagsomme og driftige folk. Land skal vinnes — både legges under ploegen og vi skal lære landet bedre å kjenne. Det siste skjer bl. a. ved kartlegning og siden den nye tid — flyets tid — er inne for alvor, kan vi ikke gjøre det sikrere og bedre enn ved luftkartlegning. Metoden har den fordel, at vi når et resultat i rimelig, menneskelig tid. Metoden er sikker og solid, vi gjør nyopdagelser mens flyet suser avsted med 150 kilometers fart.



Svalbardflyet M. F. 11 «314». Det blev fotografert gjennom «vinduet» på siden.



Fra venstre: Løitnant Sivertsen skal ut og fly. Ingeniør Luncke.
Kaptein Wendelbo krabber ombord.

I sommer har Svalbardkontoret hatt en luftkartlegnings-ekspedisjon nordover med kaptein G. *Wendelbo* som leder og flyveren *Sigurd Sivertsen* som annenflyver. De andre deltagere har vært ingeniør B. *Luncke* som luftfotograf, radiotelegrafister og mekanikere *Smaaland* og *Ekedal*, kvartermester *Schibbye* og kokk, styrmann *Thomle*. Foto-graferingen har foregått fra 3—3 500 meters høide og der er fløiet 15 000 kilometer i løpet av ca. 100 timer. Arbeidet har delvis vært genert av dårlig vær. Flyverne må nemlig ha absolutt klar himmel, da de minste skyer ødelegger billedene ved at de kan dekke landskapet. Flyveleiren lå først på Kapp Smith — innerst i Isfjorden — og her hadde man reist en rekke telt: sove-telt, spise-telt, proviant-telt, bysse, radiatorum og mørkekammer. Leir nr. 2 lå på Edge-øya. I sommerens løp blev der tatt 3 400 bilder — d. v. s. at man under de 100 timers flyvninger har kartlagt to tredjedeler av landet. Neste sommer er det

meningen å luftkartlegge Nordostlandet og andre strøk man ikke rakk i sommer.

Det er prisverdig at Marinens Flyvevåben deltar i et arbeide som det på Svalbard. Vi trenger å samarbeide i et lite land som Norge og sommerens luftkartlegninger viser både at vi har flyvere som makter en stor og betydningsfull opgave og at det militære flyvevåben også kan løse oppgaver av praktisk art.

M. F. 11 er tegnet og bygget ved Marinens Flyvebåtfabrikk og er utstyrt med en norskbygget Panther-motor, som gikk som en klokke hele sommeren. Det var den samme type fly og motor som blev brukt av flyverne Finn *Lambrechts* og Haakon *Jørgensen* under flyvningen Norge—Svalbard—Norge våren 1935.

O. A.

3 «FRAM»-MENN 70 ÅR IÅR

AV GUNNAR ISACHSEN

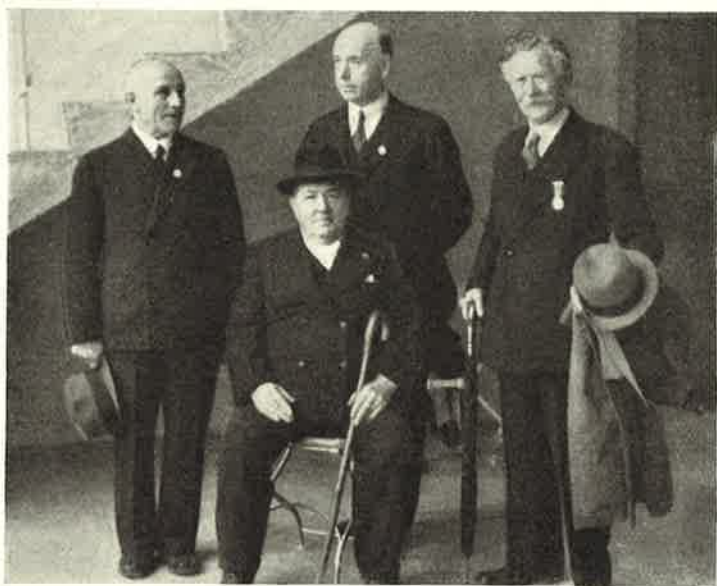
Tollkontrollør Karl Bernhard *Olsen*, «Fram»s maskinist på dens annen ferd, var 70 år den 16. mars.

«Vet du at K. B. Olsen er — — —,» sier en langsom stemme i telefonen. Jeg fryktet det verste, vant som en er til daglig å høre at gamle venner pigger av. «70 år» kom det endelig i en lysere tone. Javisst husker jeg det, toddien på Olsens fødselsdag var jo den siste toddi vi fikk før vi drog ut på sledeturen om våren. Toddien på sommerfødselsdagene forliste vi helt.

Han var en optatt mann ombord, Olsen, ikke alene skulde han stelle med alt maskineri, men også som instrumentmaker og blikkenslager hadde han tiden besatt. Det kom vel med at han også var full-lært børsemaker. Alle skulde prøve nye ting, den ene bedre enn den annen, og arbeider i metall måtte Olsen alltid være med på. Når han hadde bjeffet «hvorfør tok De ikke det med hjemmefra», gikk han øieblikkelig i gang.

Som maskinist og altnuligmann i teknisk henseende hørte Olsen til ombord. Fjernet han sig fra skuten, var det alltid så laga at han snart kom tilbake. Med en bjørn eller moskus som ikke hadde villet gå av veien for ham, eller som blessert på armer eller ben. Arm av ledd satte vi ombord prompt på plass igjen efter inngivelse av noen stive drammer, i mangel av doktor og kloroform.

Vår sledeutrustning på «Fram»-ferden var til slutt vel veid og prøvd, og den bestod prøven. Da Sverdrup i sin



Fra venstre: Kaptein Oscar Wisting, kaptein Thv. Nilsen og tollkontrollør K. B. Olsen. Sittende polarkokken Lindstrøm.

(Efter fot. i Framhuset 20, mai 1936.)

bok «Nyt Land» ikke beretter stort om utrustningen, nevnte jeg til Olsen for et par år siden at vi måtte ta oss sammen og få laget en slede ferdiglasset til langtur fra «Fram». Olsen var helt enig i at hvis vi nu ikke gjorde dette, vilde ingen i verden kunne gjøre det senere. Får vi noen måneder til på oss, skal sleden stå ferdig til utrykning på Sjøfartsmuseet. «Gudskjelov det er gjort,» sa Olsen forleden.

En sjømann fra Tromsø er først og fremst ishavsmann, og på Ishavet begynte Olsen også sin fart. Han var ikke i slekt med Adrian Jacobsen for ingen ting. All hans fart er nu i hans sinn utkrystallisert i «Fram»-ferden og våre opplevelser på den. Minnene fra den er hans største glede. Det er bare sørgelig at det her hjemme ikke er mer enn tre igjen til å dele moroa mellom sig.

Stuert Adolf Henrik *Lindstrøm* fylte 70 år søndag 17. mai. Den vidtfarende polarkokk satt den dagen, som i de siste nesten 20 år, alene med sin radio i Uelandsgaten 48, Oslo. Hadde det ikke vært for at det ene benet slo klikk da han skulde med Amundsen i 1918, hadde ikke Lindstrøm sittet her. Men selv om det er «slutt med plystringa», Lindstrøm går nemlig ikke ut mer, er det liv nok i hans leilighet når det bare kommer noen. Og livet sørger Lindstrøm selv for med sitt uopslitelig gode humør.

«Videnskapen» har han måttet legge på hyllen. Han kan ikke mere samle nydelige stener til Brøgger, presse planter til Wille eller flå fugler til Collett som han gjorde i sine fristunder på de to «Fram»-ferdene og «Gjøa»-ferden, i de dager da han i glad selvfølelse kunde utbryte: «Min santen om jeg hadde trodd jeg skulde blitt sånn stor videnskapsmann!»

Som født på Hammerfest, og av brave foreldre, hadde Lindstrøm nok aldri kommet sønnenfor polarcirkelen hvis han ikke var kommet med på polarferdene. Da hadde han nok fortsatt med jaktene og kutterne fra Hammerfest som «påmønstret til Ishavet».

Var enn arbeidet aldri så hardt og drøit, gjorde Lindstrøm det alltid med godt humør. Han egnet sig også vel for «å komme hjem». Uskyldige bøljer lagde han enten han var her eller der. Ombord lengst arbeidstid av alle for det heles vel, og en latter så hjertelig og sund som noen kan prestere. Det måtte ha vært gripende å ha vært vidne til møtet med den vennlige statsråd, general Olsson, da Lindstrøm efter 2. «Fram»-ferd kom til statsråden for å få en fyrplass. «Hvilken fyrplass vil De ha, da,» sa statsråden. «Jeg vet ikke, jeg,» sa Lindstrøm og lo. «Ikke jeg heller,» sa statsråden og lo. Audiensen var forbi, de nevedes, begge krokete av latter. Men noen fyrplass blev det ikke.

Lindstrøm er av de gode, overlegne mennesker som ikke kan fornærmes. Forsøkte man på det, lo han bare. Gikk

det for vidt, satte han op et sørgmodig ansikt, for da trodde han at mannen var blitt gal.

Innen sitt eget departement fant Lindstrøm utvei gjennom alle vanskeligheter. Da vi på «Fram»-ferden raka op for gjær og såpe, lovte Lindstrøm på at han skulde få det til. Han fikk det også til, skjønt ingrediensene han brukte under sine forsøk var nær ved å forpeste skuta.

Blandt de mange rekorder Lindstrøm er innehaver av, er han særlig stolt av én: å ha vært den første og eneste mann som har seilt rundt kontinentet Nord- og Syd-Amerika. Rekorden står ennu, og det er all utsikt til at den skal bli stående.

Lindstrøm er nu alle kokkers grand old man, og biff à la Lindstrøm og Lindstrøms kake figurerer i alle kokebøker.

Å sitte alene, lenket til sin leilighet er særlig tungt for et søndagsbarn som Lindstrøm. Han klager ikke, men gjør ut av det det beste han kan. At det er mange som erindrer ham for hans strålende humør, det så vi ved den hyldest han fikk under polarmøtet i Aulaen ifjor.

For noen dager siden kunde vi minnes 40-årsdagen for «Fram»s hjemkomst. Av de 13 deltagere i 1. «Fram»-ferd (1893—96) er det bare den yngste, kommandørkaptein Scott-Hansen, som oplevde denne merkedagen. Den eldste, fyrvokter Jacobsen, døde ifjor. Av de 19 deltagere i 3. «Fram»-ferd (1910—12) lever 11.

Av de 16 deltagere i 2. «Fram»-ferd (1898—1902) er de 10 gått bort. Her hjemme har vi ennu tollkontrollør K. B. Olsen, stuert Lindstrøm og major Isachsen, mens Ivar Fosheim dyrker jakten og sine roser i Rocky Mountains. I Sverige har vi professor Simmons og, for alt vi vet, streifer vår zoolog Bay om i det indre av Siam. Merkelig nok var det de to yngste av oss, Schei og Hassel, som først gikk bort.

Som vår maskinist Olsen og stuert Lindstrøm har også



Professor dr. Herm. G. Simmons.

vår botaniker, professor dr. Herman Georg *Simmons*, iår passert sine 70 år, den 16. august. Etter bearbeidelsen av sitt store materiale fra «Fram»-ferden, blev *Simmons* i 1906 dosent i Lund, i 1914 lektor og i 1916 professor ved Ultuna Lantbruksinstitutt. Fra 1928 til nådd aldersgrense i 1932 var han instituttets rektor.

Alt på ferden dannet *Simmons* «skole», *Lindstrøm* var hans lærvillige elev. «*Lindstrøm* er sannelig en figur for sig selv,» skrev *Simmons*

forleden, «dels på grunn av alle sine originale og sympatiske sider og dels fordi han vel torde være den eneste i polarhistorien som ved siden av sin jobb i kabyssen har utrettet arbeide som berettiger ham til også å erindres i forskningen. Hans samlinger fra «Gjøa»-ferden har nemlig ganske vesentlig bidratt til utvidelsen av vårt kjennskap til floraen i det arktiske arkipel, hvis sydlige del merkelig nok ennå er lite utforsket.»

Foruten videnskapelige arbeider fra «Fram»-ferden og fra svenske høifjellstrakter har *Simmons* skrevet meget av populærvidenskapelig innhold. Sitt arbeide fortsetter han «pigg og kry» fra sitt landsted på Lidingøen ved Stockholm.

Av «Fram»-karene har vi altså iår 3 70-åringer og om et par år kan vi lykkønske Ivar Fosheim med sine 75. Men «Fram»-karene har likevel ikke vært så seiglivede som «Vega»-mennene. Av dem var det hele 3 til stede på 50-årsfesten i 1930, og en av dem, *Almqvist*, lever så vidt jeg vet ennå.

Gunnar Isachsen.

BEISARN

AV SVERRE RØVIG

Det var bare en gang jeg så Beisarn.¹ Det var sommeren 1913. Han var ansatt hos amerikanerne i Advent Bay som besetning ombord i en gammel dampbåt som leilighetsvis gikk mellom Advent Bay og Green Harbour.

Beisarn var 6 fot lang, en meget tynn, asketisk utseende herre. Da jeg så ham, var han selvfølgelig meget svart som sig hør og bør en kombinert kulleemper, fyrbøter og maskinist. Skitten er basillefri på Spitsbergen, så det er ikke noget videre påkrevet å vaske sig.

Jeg hadde allerede hørt om Beisarn. Han var en hårdfør og rådsnar mann.

Under en overvintring døde så vidt jeg husker 3 mann. Selv annen kom Beisarn hjem med fartøi og fangst. Han hadde spikret selskinn på fartøibunnen, da fartøiet var meget lekk. Det var en bedrift at han overhodet kom hjem.

Det blev sagt i retten at han ikke hadde hatt nok proviant med på turen, og at han derfor hadde sin del av ansvaret for dem som døde. Til dette svarte Beisarn: Kan en mann ikke leve av landets produkter, så kan han bare legge sig ned og døie.

Det var ikke noget prat Beisarn kom med. Folk av hans kaliber dør ikke av mangel på medbragt mat.

¹ Beisarn er — som bekjent — udødeliggjort i Lars Hansens og Karl Holters «Ishavsfolk». Beisarn ligger ikke begravet på Svalbard som en av våre aviser fortalte engang med avbildning av hans grav der oppe etc.

Som sagt, Beisarn hadde jobben på den gamle dampbåten til Longyear, og var på vei til Green Harbour. Beisarn stod på broen. Været var fint. Veien var lang. — Av og til surret han fast rattet, mens han var nede og fyrte under kjelen og smurte maskinen, men så bar det op igjen for å passe styringen. Det var en stille fin dag, men så kom et smell fra maskinrummet, og damp strømmet ut med en fre-sende lyd. Lyden var ilter, men blev ikke verre, den blev bedre. Trykket falt, men båten gikk. Det var bare så vidt propellen gikk rundt. Han fyrte og styrte. Det gikk smått, men det *gikk*. Rett som en stake stod han til rors da båten passerte pynten ved radiostasjonen i Green Harbour, hvor jeg stod og glodde på båten og mannen som seg forbi med 1 knop fart. Han fortrakk ikke en mine, snudde ikke på hodet, bare styrte mot ankerplassen, så ringte han stopp i maskintelegrafan, forsvant selv stille ned i maskinrummet, svarte i maskintelegrafan og stoppet maskinen.

Så kommer han op. Idet han passerer broen, kommanderer han: «La falle ankeret!» Han går forut og repeterer ordren: «La falle ankeret!» Dermed lar han ankeret gå.

Det var orden og disiplin der ombord.

Sammen med maskinisten på radiostasjonen fikk han reparert skaden og fór tilbake til Advent Bay efter omtrent et døgn.

Sverre Røvig.

OVER 400 000 HVAL OG 1500 MILLIONER KRONER I LØPET AV 30 ÅR. MEN HVOR LENGE VIL DET VARE NU?

AV HANS BOGEN

Under et hvalfangstmøte i London den 3. april 1935 fortalte Harold Salvesen at innberetningene fra hans selskaper hadde vist at i løpet av de siste 6 år hadde hvalbestanden såvel som de enkelte dyrs kvalitet vært stadig synkende. Han var derfor villig til å akseptere en rettferdig fangstregulering, forutsatt at alle selskaper blev stillet likt.

4. og 5. oktober blev det holdt et nytt hvalfangstmøte i Handelsdepartementet i Oslo. Hensikten var å finne en linje eller et prinsipp for en fangstregulering for sesongen 1936—37 — den sesong som står for døren i disse dager. I presidentstolen satt professor Johan Hjort. Byråsjef Walnum og kaptein Bryn fra Oslo representerte hvalrådet, Lars Christensen og Torger Moe fra Sandefjord representerte de norske fangstselskaper. Mr. H. G. Maurice fra det britiske landsbruks- og fiskeridepartement var til stede sammen med de norske herrer Nerdrum, Krogh-Hansen og N. R. Bugge, — alle tre fra Tønsberg og «representing British companies».

Det blev blandt annet vedtatt at:

«Møtet inntar det standpunkt at de to spørsmål, kvoteavtale og begrensning av fangstsesongen utfyller hinannen og må overveies i sammenheng. Møtet er stemt for begrensning av produksjonen gjennom en frivillig produksjonsavtale basert på en oljekvote fastsatt for hver ekspedisjon og

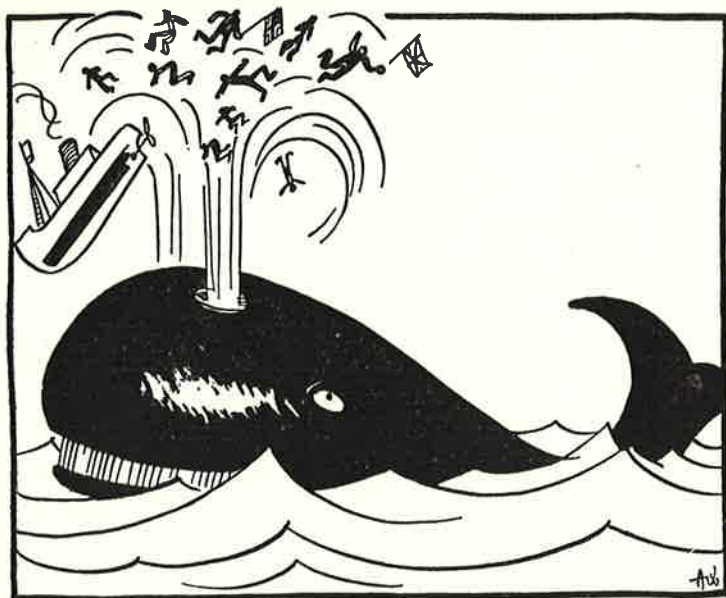
ønsker at denne form for overenskomst skal få den videst mulige utstrekning, så den eventuelt kan omfatte alle ekspedisjoner under alle flagg. Enn videre anser møtet at sesongen bør begrenses i den hensikt å sikre at det ikke drepes hval i de antarktiske vårmåneder da oljeutbyttet ligger lavt og fordi en sådan utsettelse av fangsten også vil hjelpe til å beskytte blåhvalbestanden. Det er derfor viktig å kunne fastsette begynnelsesdatoen. Under forutsetning av kvoteavtale er avslutningsdatoen mindre viktig for beskyttelse av hvalen, men bør overveies.»

Dette skjedde i april og oktober 1935. I november blev det offentliggjort en statistikk hvorav det fremgikk at det fra 1904—05 til 1934—35 var blitt skutt av norske og utenlandske selskaper 364 477 hval i *Antarktis*. Omgjort i olje blev det ca. 25 000 000 fat. Da enhver vet at hvalen ikke formerer sig som fluer, var dette uhyggelige tall å bli stillet overfor, og de blev ikke hyggeligere da det samtidig blev oplyst at 58,75 pct. av oljen var produsert i de siste 7 sesonger. Det tydet sterkt på *rovdrift*.

Det jeg her har meddelt danner en del av bakgrunnen for det forslag til fangstkvoter i sesongen 1936—37 som o.r.sakfører Anders Jahre sendte det norske handelsdepartement den 18. april i år.

Jahre delte kokeriene i 4 grupper efter tonnasjen og fordelte så en totallfangst på 2 265 000, med henholdsvis 95 000, 76 000, 62,000 og 47 000 fat pr. kokeri efter den gruppe det tilhørte. De norske og utenlandske selskaper blev stillet helt likt. Ved tidligere ordninger hadde Salvesen og Unilever vært noe forfordelt på, særlig de helt norske selskapers bekostning. Det vilde man nu prøve å undgå.

De norske fangstfolk som hadde organisert sig i tilslutning til Norsk Sjømannsforbund, Norsk Styrmannsforbund og Det norske Maskinistforbund støttet Jahres forslag og meddelte 6. mai i en skrivelse til riksmeglingsmannen at de



Lørtak, ten 22. august 2036.

VELL PLÅST —

Fra Sythavet meltes at far sjøl iår vil pestemme fankstkvoten

(Av «Nationen» om 100 år.)

ikke vilde opta tarifforhandlinger for sesongen 1936—37 før følgende 2 hovedspørsmål var ordnet. 1) Begrensning av fangsten i Sydishavet ved såvel kvoter som fangsttid. 2) Norsk bemanning på alle ekspedisjoners skib.

Rederne og sjø- og fangstmannskapene hadde funnet et grunnlag for midlertidig samarbeide. Jahre uttalte da også til «Sandefjords Blad» den 7. mai: «. . . Hadde jeg ikke hatt et lite håp om at mitt forslag kunde bli gjennomført overfor utlendingene med støtte fra de norske sjømannsorganisasjoner, vilde jeg overhodet ikke ha utarbeidet forslaget. I premissene til dette har jeg uttrykkelig forutsatt

hjelp såvel fra den norske regjering som de norske sjømannsorganisasjoners side. . . .»

Jeg syntes dengang Jahre så svært pessimistisk på sitt eget relativt gode forslag. Dessverre skulde det vise sig at der ikke forelå noen grunn til å nære noen som helst slags optimisme overhodet.

Først omkring 1. juli forelå endelig offisielt et britisk motforslag om like vilkår for alle ekspedisjoner på basis av tre måneders *uinnskrenket* fangst. Et uantagelig forslag fra norsk synspunkt, da det efter all erfaring å dømme vilde ledet til en ytterligere øket beskatning av hvalbestanden.

Det britiske forslag var rettet til det norske handelsdepartement via det engelske fiskeridepartement. Derved blev de to lands regjeringer mobilisert.

6. juli besluttet hvalfangerne at de eventuelt vilde gå til blokade av de selskapers båter som refuserte kvotekomitéens forslag. Da var allerede Salvesens kokeri «Sourabaya», som skulde avgå for perufeltet, blokert. En blokade som blev hevet den 8. juli efter en overenskomst som tilsynelatende var en ubetinget seier for Sjømannsforbundet.

Først den 19. august gikk de norske organisasjoner til blokade for å prøve med makt å gjennomføre hvad de ikke hadde kunnet opnå ved fornuftig forhandling. Blokaden medførte forsinkelse av arbeidet med Unilevers materiell som lå til overhaling i Sandefjord, og Unilever besluttet å slepe sin kokerier og hvalbåter over til England. «Straks så var skjedd,» sa mr. Humphry, «var de villige til å gjenopta forhandlingene.» Den 31. august var de blokerte engelske skuter ute av de norske havner.

Nordmennene stod sterkt i august. Deres forslag var strengt rettferdig, og viste den eneste vei *frem mot et forsøk* på en begynnende stans i rovfangsten. De engelske transport- og sjømannsorganisasjoner godkjente den norske blokade av hvalfangstflåten og uten overveiende norsk beset-

ning vilde neppe noen fornuftig hvalreder sende sitt materiell sydover. Men i september svinget alt om til ugunst for Norge. Storbritannia nektet i det hele å forhandle før den norske blokade blev hevet, og det truet med å opheve enhver tidsbegrensning av sesongen for den britiske hvalfangst. Hvad yderligere press den britiske regjering kan ha øvet er det umulig for en utenforstående å vite, men hele det offisielle britiske standpunkt i striden var eiendommelig sett på bakgrunn av den tidligere *kloke og strenge* britiske regulering av *norske* hvalfangst fra 1905 til 1925.

Den 12. september måtte den norske regjering godta et forslag om en tre måneders sesong fra 8. desember 1936 til 7. mars 1937 og uten kvotebegrensning. Til gjengjeld gikk Storbritannia med på å begrense hvalbåtantalet til 7 — 6 — 5 pr. ekspedisjon, beregnet efter kokerienes størrelse.

Unilever får fange med 2 og Salvesen med 3 flere hvalbåter enn det efter reguleringen skulde tilkommet dem, og Unilever får anledning til i alle tilfelle å produsere 125 000 fat pr. kokeri, mens Salvesen — som går sydover med 4 kokerier i år mot 3 ifjor — for ett av dem, «New Sevilla», har fått en minstekvote på 110 000 fat. For disse kokerier gjelder der altså ikke tidsbegrensningen.

Utgangen av konflikten har vært kalt et norsk nederlag. *Det riktige er å kalle den et knusende nederlag for bedriften som helhet.* Allerede Anders Jahres kvoteforslag var for høit, nu må Gud vite hvor mange hval som vil bli drept i den antarktiske sommer 1936—37.

Oljeydelsen som 1932—33 var 114,0 fat pr. beregnet blåhval, var i 1934—35 nede i 104,1, og det fortelles at den har sunket ytterligere siste sesong. I 1932—33 fikk man 2 456 462 fat olje av 24 327 hval. I 1934—35 fikk man 2 453 999 fat av 31 808 hval. 3 000 fat mindre, men 7 481 flere drepte dyr!

For det mektige britiske imperium spiller ikke hvalfangsten noen rolle overhodet. På Norges budgett kommer de 50 à 100 millioner kroner pr. år som hvalen innbringer, så velsignet godt med. Men for å kunne gjøre regning med en varig inntektskilde på, la oss si, ca. 40 millioner pr. år må vi ikke slå ihjel alle hønsene som legger gulleggene. Vi må bevare det rette antall «liggehøns».

Hvalen er allerede for sterkt beskattet. Vi har allerede for mange folk employert i hvalfangsten. Allikevel går ekspedisjonene i høst sydover for å drepe et stigende antall dyr, og med en økning i mannskapstyrken på ca. 500 mann. Hvordan er de menneskers mentalitet som sier at vi i høst ikke har litt så forferdelig et nederlag?

Våren 1931 lovet Unilever nordmennene pen behandling hvis de vilde innstille fangsten av den da *forhåndssolgte* olje så ikke kjøperen, Unilever, skulde få for store og gamle lagre. Mange selskaper innstillet fangsten på de premisser dengang. Alt de opnådde var å se Unilevers og Salvesens kokerier gå sydover i 1931—32, mens de selv lå hjemme.

I år var det siste gang Norge og Storbritannia hadde en chance til sig imellem å få regulert ned den vanvittige sløsing med hvalbestanden i Antarktis. Neste år når Japan og Tyskland setter inn med enn yderligere materiell, må det internasjonale forhandlinger til. Da vilde det være klokt av Norge og Storbritannia å ha arbeidet sig frem til større enighet og større fornuft.

Det er ikke tilfeldig at de store hvalredere Lars Christensen, Johan Rasmussen, Anders Jahre i de senere år har gått så sterkt inn for shipping, særlig tanktonnasje. De vil selvfølgelig ha noe å falle tilbake på. Men hvad skal de 7 000 menige hvalfangere falle tilbake på. — Forsorgsbudgettet?

Hans Bogen.

ER VI NORDMENN UUNDVÆRLIGE I HVALFANGSTEN?

— Vi er det, men må ikke tape av syne at situasjonen meget snart kan bli en annen, hvis vi ikke vier spørsmålet tilstrekkelig oppmerksomhet.

Kjerulf Knudsen.

— Nordmennene er helt uundværlige i moderne hvalfangst.

Det vil ta mange år før en annen nasjon kan få konkurransedyktige hvalfangere.

Hvis en annen nasjon skal opplæres, må den ha dyktige fangstfolk. Håper at enhver nordmann holder kunsten for sig selv.

Lars Andersen.

— Hvalfangst har jeg så lite kjennskap til at jeg ikke tør gi mig på å besvare spørsmålet.

Brynjolv Fauske.

— Ingen er uundværlig. Ikke engang nordmenn i hvalfangsten. Derfor burde ikke den norske modernisering og ekspansjon i hvalfangsten innskrenkes til fordel for andre nasjoner. Bare etter internasjonal avtale.

Martin Karlsen.

— Det er bevist i det senere at vi ikke er det og vårt hegemoni som hvalfangstnasjon er sprengt. Min person-

lige mening er at noe positivt bør gjøres for å eliminere det faremoment som i så sterk grad er til stede som truer med å tilintetgjøre denne for oss så betydningsfulle næringsgren.

Finn T. Haugan.

— Tvilstomt, uundværlig er et sterkt ord. Trygt kan man vel si at nordmennene har vært, og vil være, av uvurderlig betydning for hvalfangstens utvikling og regulering.

Fritjof Bathen.

— Etter min mening er nordmennene praktisk talt uundværlige i hvalfangsten. En undtagelse må bare gjøres for japanerne, som på grunn av sine lave driftsomkostninger kan greie sig med mindre fangster.

Yngvar Hvistendahl.

— Enhver — selv om han ikke er hvalfanger — vet at ingen er uundværlig, men skal en bedrift nå for tiden drives med noenlunde hell, bør man ha øvede mannskaper. — Dette er jo tilfelle i all industriell bedrift og også hos oss.

De mange konsekvenser det kunde ha om man forbød nordmenn å gå ombord i utenlandske skib, kan man for tiden ikke se rekkevidden av, og det er vel en sak som bør prøves førenn man går til et sådant skritt. — Om myndighetenes makt strekker sig så langt, er ikke godt å si, men om mannskapene gjør sig selv noen tjeneste eller selskapene noen tjeneste ved å innta denne holdning, lar sig på det nuværende tidspunkt ikke besvare.

F. Bugge.

— Utvilstomt, ingen vil risikere å sende så kostbare ekspedisjoner avsted uten absolutt dyktige folk med lang erfaring, og det finnes bare her i landet.

H. M. Wrangell.

— Alle kan læres op, men dermed er det ikke sagt at de kan bli like utholdende og pågående som norske fangstfolk. Uundværlige er vi ikke, da japanerne har vist at de klarer sig utmerket efter å være blitt opplært av nordmenn. De energiske tyskere vil nok også snart avlure oss kunsten.

Finn Bryde.

— Ennu er vi det.

Hans Bogen.

— Inntil det motsatte er bevist, mener jeg at norske fangstmenn er uundværlige i sydhavsfangsten. Jeg forutsetter da at man ikke driver hvalfangst for sin fornøielses skyld, men at der skal presteres fangster som gjør bedriften lønnsom. For en del år tilbake blev der gjort forsøk med shetlendere i Antarktis, men med et ytterst slett resultat. Japanernes hittidige innsats i sydhavsfangsten imponerer mig ikke det minste. Eksempelvis kan nevnes at det fl/k «Antarctic», som overgikk til Japan for et par år tilbake, opnådde i siste sydhavssesong 42 000 fat, mot at det samme kokeri produserte 110 000 fat i den siste sesong skibet var under norsk ledelse og bemannet med nordmenn.

Anders Jahre.

— Hr. Bjarne Aagaard — Stavern — kan muligens avgjøre dette. Og skulde selv han ikke klare brasene, kunde det kanskje lette ham litt i arbeidet om spørsmålet fikk en annen form: Er hvalfangsten uundværlig for nordmennene?

Lars Hansen.

— Uundværlige — neppe — ingen er vel det, men at nordmenn her er et hestehode foran andre på grunn av slektsledds øvelse og tradisjon samt av evnen til å tåle slit,

alt i le av god administrasjon, kan vel neppe omtvistes. Selv under stri konkurranse kan de nok ventes å ville hevde sig.

S. Scott-Hansen.

— Det er så viselig innrettet her i verden at ingen er absolutt uundværlig. Men jeg gad se den nasjon som kunde greie hvalfangsten *bedre* enn nordmennene.

Sigurd Skaun.

— Det er til liten glede for oss at utlendingene har gjort inngrep i hvalfangsten. Med den tiltagende reveopdrett har kjøtt av våre almindelige husdyr spilt en stor rolle som revedôr, men det har vist sig at det ikke har vært tilstrekkelig. Dette har bevirket at farmerne har gått over til å bruke hvalkjøtt som dôr, men for å sikre sig mest mulig mot kjøttmangel har tanken dukket op om å danne eget hvalfangerselskap. Såvidt mig bekjent er det ikke satt utenlandsk kapital i revefarmene og dette skulde ennu mer bevirke at nordmenn bør stå ved roret, så den pene inntekt som hvalfangsten gir, kommer vårt land til gode.

N. B. Liholt.

— Ja, det får vi vel føle når hvalen er borte.

Einar Knudsen.

— For en rasjonell og økonomisk drift i Sydhavet er det fremdeles behov for norsk erfaring og arbeidstjeneste.

Eivind Helm.

— Det er mitt inntrykk at nordmennene for tiden er uundværlige, hvis man skal regne med lønnsom drift av hvalfangsten.

Det det kommer an på er at skytteren er sin opgave voksen, og at han har de egenskaper som må stilles til en skytter. Disse egenskaper mener jeg ligger i folkekarakteren, de må så å si være medfødt, og disse egenskaper har det vist sig at vi nordmenn er i besiddelse av i høiere grad enn andre nasjoner. Man skulde jo tro at Japan med sin lange erfaring i hvalfangst, skulde kunne fostre like gode skyttere som Norge, men den kjensgjerning at denne nasjon fremdeles søker skyttere i Norge, må være det beste bevis på at denne nasjon ihvertfall mener at norske skyttere er en betingelse for lønnsom drift av hvalfangsten, og dette tror jeg at alle med erfaring fra hvalfangsten er enig i, hvis man skal si sin opriktige mening.

Hvalskytter *Otto Olsen* på «Star XXI».

— Det er et svært vanskelig spørsmål De stiller mig. Jeg kan bevidne at jeg ikke kjenner noe tilfelle hvor en norsk skytter er blitt slått ut av utlendinger. For øvrig tror jeg det vilde bli vanskelig å svare regning med utlendinger på hvalfangst.

Det er gjort forsøk som helt har mislykkes, men det er også et ord som sier, at ingen er uundværlig.

Hvalskytter *Aksel Akselsen*.

— På kokeriet er nordmennene unødvendige, da alt arbeide der snart må kunne læres også av andre nasjoner. På hvalbåtene derimot tror jeg der skal lang øvelse til, før de kan sidestilles med nordmennene.

Hvalfangstbestyrer *Kristian Evensen*.

HVAD SOM HENDTE I POLARVERDENEN 1935—36



KLUBBLIVET 1936. Kaptein Oscar *Wisting* holdt den 30. januar kåseri om sin reise med «Maud» gjennom Nordostpassasjen. Sekretæren foreslo nedsatt en komité som skulde forberede feiringen av 25-årsdagen for Sydpolens erobring. Man besluttet senere å gå sammen med Norsk Geografisk Selskab i feiringen av dagen, og der blev opnevnt en komité bestående av direktør *Klingenberg* og dosent *Frithjov Isachsen* fra N. G. S. og byråchef *Foltmar* og Odd *Arnesen* fra Norsk Polarklubb. Sydpolsdagen blev besluttet feiret 14. desember med et festmøte i Aulaen. Kongefamilien, Regjering og storting, gjenlevende «Fram»-menn innbys. Dagen vil også bli feiret på annen måte.

Fra N. G. S.s sekretær kom det forslag om et videre samarbeide mellom dette selskap og vår klubb. Styret og senere årsmøtet avslo et slikt samarbeide — som skulde gå ut på at våre medlemmer for en redusert kontingent kunde bli medlemmer av N. G. S. — da man fryktet for at kontingenten sammenlagt i de to foreninger vilde bli for høi og kunde avstedkomme utmeldelser av N. P.

I løpet av vinteren eller våren vil N. P. få foredrag av *Lincoln Ellsworth*. Det store isbrytermøte er omtalt i særskilt notis. Dette er vår klubbs første offentlige møte av større dimensjoner.

Generalmajor *Dietrichson* blev 17. mars utnevnt til æresmedlem av klubben for sine fortjenester under Nansen-ekspedisjonens marsj over Grønland 1888—89.

Fra student *Halfdan Jacobsen jr.* kom det et forslag om at der burde opprettes en underavdeling av N. P. i Trondheim. Da en slik ordning vil medføre gjennomgripende forandringer av lovene og klubbens formål, fant styret ikke å kunne anbefale forslaget.

Da årsmøtet blev holdt 25. mars hadde klubben 173 medlemmer. I september 1936 ca. 180. (Ved starten 27. februar 1933 hadde klubben 59 medlemmer.) På årsmøtet holdt admiral *Børresen* foredrag om daglig liv på fangstfeltet i Antarktis.

10 LIVSVARIGE MEDLEMMER. Klubbens høit skattede medlem, Hans *Bogen*, har skaffet oss 10 livsvarige medlemmer: hvalfangstbestyrer Kr. *Evensen*, Ranvik pr. Sandefjord, disponent Cato *Rachlew*, Halden, fru direktør *Rachlew*, Halden, Hans *Bogen*, Voksenlia, konsul Lars *Christensen*, Sandefjord, fru Ingrid *Christensen*, Sandefjord, Lars *Christensen jr.*, Sandefjord, direktør *Aanderud-Larsen*, Sandefjord, Gustav B. *Bull*, Sandefjord, og konsul Jonas *Lid*.

Vi ønsker de livsvarige medlemmer hjertelig velkommen i klubbens midte og retter også en takk til Hans *Bogen* for hans enestående arbeide for klubben.

Vi oppfordrer andre medlemmer til å skaffe oss en rekke livsvarige medlemmer.

MANGE NYE MEDLEMMER I ÅLESUND. Det har lyktes klubben ved en energisk ålesunders hjelp å skaffe oss mange nye medlemmer fra denne friske ishavsby.

OVERVINTRING PÅ HOPEN. Fangstmennene Harald *Wallum* og Johan *Nilsen*, skal kommende vinter overvintre på Hopen. Det er nu to år siden det sist var overvintringsekspedisjon på Hopen.

JAPANERNE KOMMER! Bladet «The Japan Advertiser» i Tokio forteller at japanerne skal bygge tre 15 000 tonns hvalkokerier og 24 hvalbåter. Alle skal fange i Antarktis. Det første kokeri skal være ferdig i begynnelsen av 1937 og de to andre året efter.

ELLSWORTHS EVENTYRLIGE FLUKT OVER SYDPOLLANDET. Tre ganger på rad forsøkte Lincoln *Ellsworth* å fly over Sydpollandet og den tredje gangen lyktes det omsider. De to første gangene (1933—34 og 1934—35) hadde Ellsworth Bernt *Balchen* med som flyver. Det første året hadde man et uhell med flyet som umuliggjorde flyvningen det året. Det andre året var været så aldeles umulig. Men den 23. november 1935 drog Ellsworth og hans kanadiske flyver *Hollick-Kenyon* avsted med Northrop-flyet «Polar Star», som var utstyrt med en Wasp-motor på 525 hk. Den 3 200 km. lange vei fra Dundee-øya ved Weddellhavet til Hvalbukta — Roald Amundsens gamle basis — blev ikke tilbakelagt i løpet av 20 timer som de to flyvere hadde ventet. Den eventyrlige flukt varte fra 23. november til 15. desember med flere merkelige mellemlandinger under veis. «Polar Star» nådde 30—40 km. fra Hvalbukta og flyverne blev gjenfunnet først i midten av januar 1936 i ganske god behold efter den mildest talt strevsomme

ferd. Denne flyvning står fullt på høide med f. eks. Amundsens flyvninger nordpå, og veldige landområder er opdaget. Det bør nevnes, at føreren av Ellsworths ekspedisjonsskib «Wyatt Earp» — tidligere «Fanefjord» av Ålesund — var nordmann og mannskapet for øvrig var norsk.

DEN STORE INTERNASJONALE POLARUTSTILLING I BERGEN. I 1940 skal det holdes en stor internasjonal polarutstilling i forbindelse med en nasjonal utstilling for kunstindustri, husflid, reiselivet etc. Idéen er satt ut i livet av o.r.sakfører *Gran Bøgh*, primus motor i så mange tiltak. Polarforskningen fra hele verden får en bred plass. Det blir også omfattende avdelinger for fangst og fiske foruten hvalfangsten. Staten og Bergen har hver garantert 200 000 kroner og private 100 000 kroner. Utstillingen får et budgett på 2 millioner kroner. Dens beliggenhet blir fin-fin like ved Store Lungegårdsvann, utstillingen vil dekke hele 140 000 m². Der er opnevnt en æres- og innbydelseskomité bestående av en hel rekke kjente norske polarfarere fra alle de ferder av særlig betydning som er foretatt siden Nansens Grønlandsferd i 1888—89. Det engere arbeidsutvalg består av: dosent *Hoel*, formann, major *Isachsen*, professor dr. *Holtedahl*, kaptein *Hj. Riiser-Larsen*, professor H. U. *Sverdrup* og o.r.sakfører *Gran Bøgh*.

Man venter deltagelse fra de fleste européiske land, U. S. A., Kanada, New Zealand, Japan og Australia.

SVALBARDISBRYTEREN UNDER DEBATT. År efter år har vi savnet tilstedeværelsen av en isbryter som kunde hjelpe våre fangstskuter i kinkige situasjoner i Vesterisen eller Kvitsjøen og våre kullbåter på Svalbard. Ifjor høst kom saken et skritt nærmere sin løsning ved at regjeringen nedsatte et isbryterutvalg bestående av havnedirektør *Scoot-Hansen*, ingeniør *Johan Anker* og kommandør *Østbye*. I januar i år hadde utvalget sin innstilling ferdig. Den gikk ut på at man kunde greie sig med en isbryter på 2 000 tonn og ca. 4 000 hk. maskineri. Da utvalgets innstilling blev kjent, blev det et ganske temperamentsfullt ordskifte i avisene om størrelsen. Bl. a. hevdet dosent *Hoel*, som har mange års erfaringer fra sitt virke i polartraktene, at en 2 000-tonner blir altfor liten. Man må op i 4—5 000 tonn og 7—8 000 hk. Dosenten har fremholdt, at en 2 000-tonner ikke vil greie is på 1½ meters tykkelse, som man kan ha i fjordene på Svalbard.

Den 30. april holdt Norsk Polarklubb et stort møte i Ingeniørenes Hus, hvor isbrytersaken blev drøftet fra alle sider — med tildels nokså friske innlegg. Alle var enige om at isbryter må vi ha — men stør-

relsen hersket det uenighet om. Handelsdepartementet har gitt Isbryterutvalget fullmakt til å arbeide videre med saken — innhente opplysninger etc. fra Finland og Russland som i første rekke er isbryterland og hvor man har ekspertene — særlig da i Russland. Vi får håpe at vi i neste Polarårbok kan meddele at arbeidet med den nye Svalbardisbryter er satt i gang. Dens navn bør bli «Roald Amundsen».

SVALBARD RADIO AV UVURDERLIG NYTTE. Norge opprettet allerede i 1912 egen radiostasjon på Svalbard. Den blev planlagt av daværende telegrafdirektør *Heftye* og den nuværende telegrafdirektør, Hermod *Petersen*. Den sistnevnte ledet arbeidet i marken. Bestyrer Brynjulv *Fauske*, som har bestyrt denne vår nordligste radiostasjon, skriver om dette bindeledd mellem folkene i ødemarken og oss her hjemme:

For menneskene der oppe, for fangstfolk og andre var stasjonen i de første årene utover faktisk det faste punkt i tilværet. Gjaldt det sykdom, ulykker, nød, het det ofte: Bare vi kunde komme oss frem til radiostasjonen. — Dengang var det jo ikke så almindelig å overvintré på Svalbard. Der fantes ingen store solide grubeanlegg å ty hen til. På hele øygruppen satt det en håndfull mennesker som helt og holdent var henvist til sig selv. — Radiostasjonen det var staten, det ordnede samfunds forpost mot nord.

I årene fra 1912 til 18 kan man visst si at de fleste Spitsbergen-farere var innom stasjonen. Mange er de som har skrevet sitt navn i stasjonens gylne bok — Fridtjof Nansen på første side. Under de store polarflyvninger i 1925 og 1926 for ikke å snakke om ulykkesåret 1928 var Svalbard radio av uvurderlig nytte.

— Apropos, har De hørt hvordan stasjonen fikk sydpolsbikkjene av Roald Amundsen? Det var nærmest en misforståelse som blev årsaken. — På stasjonen ligger det gjenpart av en meddelelse fra bestyreren adressert Roald Amundsen, hvori det refereres til en samtale ombord i hurtigruten og at man håpet snart å få hundene opover. Dette var i 1913. Roald Amundsen svarer, at han ikke kan huske noen slik samtale fra hurtigruten og mener at han ikke kan ha lovet bort bikkjene. Resultatet blev allikevel at utpå høsten blev Lucie, Storm og en del andre hunder sendt nordover.

LYDFILM PÅ SVALBARD. Vi kommer oss efter hvert: i Longyearbyen har man nu også fått lydfilm-apparat. Skulde man ha denslags underholdning noe sted, så måtte det også være i grubebyen, hvor adspredelsene naturlig nok ikke kan bli så mangeartede.



VERDENS YNGSTE HVALFANGER. Det er jo nokså rimelig at verdens yngste hvalfanger finnes i Norge. Guttens navn er Arne Borgen og han er 18 år, sønn av hvalskytter og fangstbestyrer Joh. Borgen og fru Maren Borgen, Storvar, Stokke. For to år siden gikk han ut med hvalbåten «Sir Sam Scott», først i Middelhavet, så på Kongokysten og endelig Sydishavet. Ombord i «Pioner»s hvalbåt «Gun 8» skjøt Arne Borgen 107 hval og fra hvalbåten «Is 2» skjøt han 21 hval. I det hele har 18-åringen «felt» 128 hval. Arne Borgen skal nå ta kystskipper-eksamen og vi får nok høre mer fra den karen.

Om sin aller første hval forteller han følgende: «Det var en blåhval og det var nede i isen. Jeg satt selv oppe i tønna på utkikk da jeg plutselig fikk se hvalblåst et stykke borte. Jeg var forresten ikke egentlig skytter den gang, men skytteren satt nede og skaffet. Jeg slapp mig ned efter staget, ja, så smalt det da, og straks efter lød det «fast fisk». Det var en blåhval på 70—80 fot.»

FANGSTMENNENE SOM OPDAGERE. Konsul Carl S. Sæther, som alltid er en varm forsvarer av fangstfolkernes interesser, skriver til «Polar-Årboken»:

For noen år siden stod det i en avis at en ekspedisjon skulde ha opdaget land nord-øst for Grønland sommeren 1933. En artikkel i sjømannsbladet «Signal» 31. januar 1914 om noen Tromsø-skipperer kan da kanskje ha sin interesse. Gamle skipper Ole Grødahl opplyser der, at han har hatt 5 turer under land på Grønland, og at han i 1905 opholdt sig 6 uker nordenfor Kapp Bismarck sammen med Sivert Brækemo på kutteren «Severn». Grødahl mener det er land nord-øst for Kapp Bismarck, fordi der var ingen is-skruing ved Kapp Bismarck, men derimot sønnenfor, og ved Kapp Bismarck var der ingen sydgående strøm å merke.

Grødahl sier om sig selv at de var «forløpere for den danske ekspedisjon av 1906—08», altså Mylius Erichsens ekspedisjon, og Grødahl

forteller at hans fangst ved Danmarkshavn var 22 hvalross og 26 bjørn.

Grødhahl seilte nordover fra Hvalrossøya i 1905 mellom fastisen og baksen. Etter hans erfaringer å dømmе er det ikke bra å søke land syd for 74 grader, best er det mellom 75 og 76 grader.

Det ser ut til at Ole Grødhahls antagelse fra 1905 nu altså er slått til. Så vidt vi vet har ikke den ovenfor nevnte ekspedisjon fra 1933 vært i land på det nyopdagede landet, men bare sett det. Vilde det ikke være en oppgave å få fastslått landets eksistens helt sikkert ved en landstigning?

7 NASJONER OMBORD I «LYNGEN». Troms Fylkes Dampskibsselskaps «Lyngen» har gjort en rekke turer til Svalbard i sommer. På en av reisene hadde man med sig passasjerer fra 7 nasjoner. Ikke minst fangstfolkene har nytte av båten. De kan således på en lettveint og grei måte komme op til Svalbard og ned til Norge, og man kan få sendt last nedover, ruste ut i Ny-Ålesund og dra ut på nytt uten å gå med fangstskuten helt ned til Norge. Isgrensen lå i år på 80 grader og 50 minutter. I 1935 utgjorde passasjer- og godsfrakten kr. 19 742, mot kr. 10 707 i 1934. Der blev fraktet 285 passasjerer i 1935 på 5 turer.

HESTEN SOM SPISER KJØTT. Den 18-årige nordfjordingen, som har opholdt sig på Bjørnøya i hele 16 år, er stadig like glad i kjøtt. Da folkene på radiostasjonen ifjor høst hadde skutt to grågjess med stort besvær, blev de ikke lite forbauset da de kom for å hente inn fuglene til videre behandling i gryten. Fuglene hadde hesten delikatisert sig med! Hesten spiser gjerne kjøtt til dessert.

EN MANN SKUTT HVAL FOR 30 MILLIONER. I våres kunde Lars *Andersen* feire et dobbeltjubileum — det var 25 år siden han blev hvalskytter og 30 år siden han begynte sin karriere som hvalfanger. I disse årene har han skutt ca. 5 000 hval til en verdi av ca. 30 millioner kroner. Lars *Andersen* er nå, som man vil vite, fangstbestyrer og leder av vårt største kokeri, 23 000-tonneren «Kosmos II».

115 ISBJØRN PÅ TO MANN. Fangstmennene Henry *Rudi* og Gunnar *Knoph*, som 1935—36 overvintret på Halvmåneøya på østsiden av Edge-øya, hadde en fangst på 115 isbjørn — 114 døde og en levende! Refefangsten var det så som så med. Det blev en blårev!

STOCKHOLM-SVEN DØD. Fangstmannen Sven Adolf *Olsson* — den eneste bofaste svenske på Svalbard — er død der oppe i sommer. Stockholm-Sven var ikke så lite av en original. Han blev også i ganske stor utstrekning brukt av videnskapsmennene til å foreta visse observasjoner. Han blev stedt til hvile på Longyearbyens kirkegård.

KVITSJØEN KREVER MANGE OFRE. I vinter krevde Kvitsjøen mange ofre i form av norske fangstskuter. «Terningen» av Tromsø var den første som gikk i begynnelsen av mars — like efterat fangsten var begynt, så fulgte følgende skuter: «Arnt Angell», «Salangenfjord», «Blue Jacket», «Thor», «Husvika», «Fangstmann» og «Øst».

Heldigvis gikk intet menneskeliv tapt. Marinens fartøi «Heimdal», ført av kaptein Sven *Brun*, ydet fangstfolkene utmerket støtte og hjelp.

NORDMANN INNVALGT SOM MEDLEM AV AMERICAN POLAR SOCIETY. Ivar *Hamre*, Oslo, er blitt innvalgt medlem av American Polar Society for sine arbeider over den japanske sydpolekspedisjon 1911—12. Ekspedisjonen stod under ledelse av løytnant Shirose. Efter i 1911 å ha møtt ishindringer i Rosshavet, hvor ekspedisjonen nådde 70 grader sydlig bredde, vendte den tilbake til Sidney, hvorfra den igjen startet i november til Rosshavet, hvor den i januar 1912 i Hvalbukta traff Roald Amundsens ekspedisjon.

GREV MICARD OVERVINTRER PÅ GRØNLAND MED «QUEST». Vår gamle kjenning, grev *Gaston Micard*, som flere ganger har besøkt polartraktene med norske fangstskuter, skal i vinter legge sig til i Loch Fine — et kort stykke fra Myggbukta — ombord i Ludolf Schjelderups fangstskute «Quest». Grev *Micard*, som har reist gjennom 100 land, er stor naturelsker. Han har leiet Arktisk Næringsdrifts fangstområde.

OSCAR WISTING 65 ÅR. Vårt utmerkede styremedlem, *Oscar Wisting*, fylte 6. juni 65 år. Klubben sendte ham sine hjerteligste hilsener og beste ønsker for fremtiden. I de siste år har *Wisting* særlig vært opptatt med å sikre «Fram» for efterslekten. Han har vært å finne ombord og i virksomhet, høit og lavt, sent og tidlig. Han har ikke minst grunn til å være stolt og glad over at det har lyktes å bevare «Fram» for alltid.

ROALD AMUNDSEN-STATUEN I TROMSØ. Billedhugger Carl E. Paulsens Roald Amundsen-statue i Tromsø vil bli støpt i løpet av vinteren og avsløringen håper man kan finne sted forsommeren 1937. Statuen vil bli plassert på Prosteneset. Polarfareren er hugget i fullt polarutstyr. Carl E. Paulsen har — som kjent — også laget Amundsen-monumentet i Tønsberg.



MODERNE FISKEFARTØIER FOR ARKTISKE STRØK. Våre fiskeredere arbeider sig fremover og følger så godt med tiden som de økonomiske forhold på noen måte tillater det. De spesialbyggede fartøier, særlig innredet på langturer, øker efter hvert. Ifjor bygget *Brastad*, Vestnes, «Koralen I» for skipper Davik. I mai gikk stålfartøiet «Juvel» av stabelen ved *Liðens mek. verksted* for brødrene *Erviks* regning, og senere er «Reform» gått av stabelen på Bolsønes verft.

«Reform» er kontrahert av brødrene *Sulabak* og bygget efter skibskontrollens tilsyn efter *Veritas'* regler for høieste klasse. Fartøiet blir 112—115 brutto registertonn og er 90 fot langt. Det er utstyrt med en 150—200 hestekrefter *Wickman*-motor, og har en meget stor aksjonsradius, slik at det kan drive fiske i så fjerne farvann som i *Davis-stredet* og langs *Labrador*.

FANGSTFLÅTEN FORNYES. Vår ishavsflyte, som så sårt trenger til fornyelse, forbedres fra tid til annen. Således er «*Salangenfjord*», tilhørende brødrene *Pedersen* i *Lyfjord*, og «*Maiblomsten*» av *Tromsøysund* satt i moderne stand — bl. a. har de fått moderne *Wickman*-motorer.

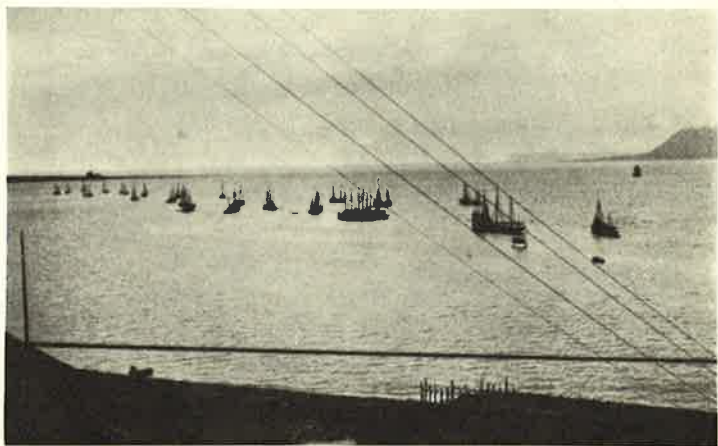
302 000 TONN NORSKE KULL. I siste sesong har *Store Norske* produsert 302 000 tonn kull. Skibningen i sommer har gått greit fra hånden.



Sysselmann Wolmer Marlow.

FRA NORGES NORDLIGSTE PROVINS. Sysselmann, cand. oecon. og cand. jur., kaptein og geolog Wolmer Marlow, har vært på Norges-visitt etter et års overvintring som sysselmann. Hr. Marlow har forresten bestyrt embedet et år tidligere. Under en samtale med «Polar-Årboken» forteller han, at arbeidet med å inndele øygruppen i fangstfelter nu praktisk talt er tilendebragt. Fangstfolkene må nu søke om konsesjon for et år ad gangen på disse felter. Er fangstmannen habil og fyller betingelsene, vil han kunne gjøre regning med å få drive på feltet år etter år.

— Efter min mening, sier sysselmannen, bør staten bygge fjellstuer med 3 mils avstand, så folk alltid kan finne husly under sine reiser i landet. Enkelte hytter finnes allerede — det er bare å bygge ut det system som Store Norske Spitsbergen Kullkompani har begynt med. Svalbard har nemlig sine ferdsselsveier, så underlig det enn høres



Færøiske fiskere i Adventfjorden.

og man bør gjøre alt for å sikre trafikken på land. I vinter foretok jeg sammen med et par utmerkede hundekjørere fra Longyearbyen et par lengere sledereiser. En dag tilbakela vi 100 kilometer. Det er nyttig og nødvendig for sysselmannen å reise, derfor bør han også nu få et velskikket fartøi, så han kan komme overalt langs kysten. Det ser også ut til at denne sak nu skal gå i orden med nytt fartøi.

Nytt av året er de mange færøinger som fisker der oppe foruten de norske fiskerne. Hos russerne har jeg også avlagt besøk. De mener å produsere ca. 450 000 tonn i år. I Longyearbyen er der bygget posthus og kunde vi nu få reist vårt skolehus, som det er bevilget penger til, så vilde det være gildt. Skolebarna har nemlig ikke hatt det slik de bør i et barskt land som Svalbard. Store Norske holder på å legge om driften — «Toergruben» er tømt om en tid. Man har derfor slått inn et nytt tverrslag fra denne og lenger innover Longyeardalen, hvor det nu er anlagt nytt innslag. Ny taubane er også bygget.

EN BROSJYRE MED FYND OG KLEM I! Redaktør Knut *Domaas*, som aldri pleier legge fingrene mellom når det gjelder ting han ikke synes er som det bør og skal, har skrevet en brosjyre om «Veslekari»-ekspedisjonene, som nærmest er en imøtegåelse av kaptein Hovdenaks bok «Roald Amundsens siste ferd», en bok som vrimler av uferretteligheter. Brosjyren har nebb og klør og det er ingen som er i tvil om hvad forfatteren mener. Brosjyren gir også en interessant fremstilling av «Veslekari»-ekspedisjonens forhistorie og forløp.

DEN STORE SVALBARDFILM MÅ KOMME og den bør helst optas senest neste år når vi skal ha flyve-ekspedisjonen nordover igjen. Filmen bør foreligge ferdig i god tid før Polarutstillingen i Bergen 1940, så tidlig at den kan kjøres i utlandet som reklame for Svalbard og Norge.

VERDENS STØRSTE HVALKOKERI. Kjempekokeriet «Terje Viken» blev i september levert av Deutsche Schiff- und Maschinenbau i Bremen for regning av United Whalers Ltd. i London. Kokeriet er på ca. 34 000 tonn — «Kosmos II» er på 25 410 tonn dw. Kokeriet har bl. a. 28 Kvernerapparater. Kokekapasiteten er på ca. 3 400 fat olje plus en tørrestoffproduksjon på ca. 12—1300 sekker pr. døgn. Prisen for kokeriet og dets 9 hvalbåter dreier sig mellem 13 og 14 millioner kroner.



«H. J. Bull» — verdens sterkeste og største hvalbåt — 16 knop. Bygget for Anders Jahre av Fredrikstad Mek. Verksted.

Jahres «H. J. Bull», som gjør en fart på 16 knop. Den er kostbarere enn de vanlige 1 200-hestekrefters hvalbåter — den kommer på ca. 450 000 kroner. Men så er det også en racer av en båt — tegnet av Arnesen, Christensen & Co. A/S. Som billedet forteller er skibet flott i sine linjer, strømlinjeformet og kraftig. Turen til feltet gjorde «H. J. Bull» på rekordtid — 26 døgn.

TIL GRØNLAND. Svalbardkontoret sendte i juli «Selis» til Tor-gilsbu og Sydøst-Grønland med avløsningsmannskap. Skuten tok med sig tilbake Wagers ekspedisjon fra Storfjorden (Kangerdlugsuak) til Island.

«Isbjørn» fraktet avløsningsmannskapet til Myggbukta. De to unge engelske videnskapsmenn, ornitologene E. G. Bird og C. G. Bird skal bo på Myggbukta radiostasjon i vinter.

NYTT POSTHUS PÅ SVALBARD. Longyearbyen har fått nytt posthus, som også gir plass til radiotelegrafistene ved Svalbard radio. Neste år får vi håpe også skolehuset kommer når man omsider får behandlet ferdig saken — man d. v. s. politikerne og Kirkedepartementets rette vedkommende.

VERDENS STERKESTE HVALBÅT. Det sier sig selv at man med den driftsmåte, som brukes i Antarktis under hvalfangsten nu for tiden, må stille de største krav til materiellet. Det er da også våre hvalfangere klar over. Det finner stadig en fornyelse sted og i de siste år er der bygget en del nye hvalbåter. Men ennå drives det med nokså gammelt materiell. Av båtene under siste sesong var bare 11 av de 172 helt nye og moderne. Vår og verdens mest moderne og sterkeste hvalbåt var på feltet for første gang i sesongen 1935—36. Det var Anders

ISHAVSFARER OG FORFATTER. Kaptein Thor *Iversen* i Fiskeridirektoratet er en mangesidig mann. I årevis har han fartet rundt i Ishavet fra Novaja Semlja, i Svalbardfarvannene og bortover til Grønlands kyster. Det er fisken og dens gang han er på jakt efter og han har allerede utrettet betydningsfulle ting. I høst har han også gitt ut en større bok på 171 sider, rikt illustrert og med en rekke karter og snitt. Verket er særtrykk av Fiskeridirektoratets skrifter og har til tittel «Sydøst-Grønland—Jan Mayen — Fiskeriundersøkelser». På ekspedisjonene er der foretatt viktige lodninger, opdaget nye dyp og banker, påvist fisk etc. Et verdifullt bidrag til vårt kjennskap til havdypene og hvad de gjemmer. Et eget kapitel er skrevet av professor *Helland-Hansen* om de hydrografiske forhold ved Sydøst-Grønland og i Danmarkstredet. I sommer har Thor *Iversen* på ny ligget på fiskeriundersøkelser i Svalbardfarvannene. Han er en så umulig optatt mann, at «Polar-Årboken», som for flere år siden har bestilt en artikkel av ham om alle hans reiser, ennå ikke har fått nytte godt av hans medarbeiderskap. Men neste år skal han knipes om vi så skal pusse statspolitiet på ham!



NORGES ARKTISKE INNSATS I SOMMER. Dosent *Hoel* og hans Svalbardkontor hadde i sommer flere fartøier i de arktiske strøk. Først og fremst «Polarbjørn», som i to måneder har ligget i Svalbardfarvannene for å foreta geologiske arbeider med henblikk på kullforekomstene, hydrografiske undersøkelser og oplodninger, reisning av båker etc. for skibstrafikken. Kartlegning fra luften (behandles i eget kapitel) og fra bakken. Fru *Laura Borgen* — tidligere oldfrue på Golå — fulgte med for å undersøke mulighetene for opprettelsen av hotell i Ny-Ålesund, som hver sommer besøkes av 5—8 000 turister.

LIVLIG SVALBARDSOMMER. På Svalbard arbeidet foruten den store norske Svalbard-ekspedisjon med 25 forskere, flyvere og kartleggere en rekke utenlandske ekspedisjoner. Bl. a. hadde ø-gruppen besøk av en engelsk og en tysk student-ekspedisjon, dessuten polske, tyske og amerikanske videnskapsmenn.



ERIK STORM. Blandt de omkomne ved «Havørn»-ulykken i munningen av Sognefjorden 16. juni 1936 var også flyverløytnant Erik Storm. Han var født i 1904 og blev, efter å ha gjennomgått Sjøkrigsskolen, vernepliktig marineofficer. Sin flyverutdannelse fikk han ved Marinens flyveskole på Horten. Det er ikke her stedet å komme inn på hans karriere som flyver, men når det er på sin plass å omtale ham i «Polar-Årboken», er det på grunn av hans innsats i utforskningen av Svalbard og Grønland.

Allerede i 1919 og 1921 deltok han som assistent i de norske ekspedisjoner til Svalbard. På den første turen var han ikke mere enn 15 år gammel, men viste sig allerede den gangen som en usedvanlig grei kar som utfylte sin plass på ekspedisjonen like så godt som noen annen.

Sin største innsats gjorde han i 1932 da han deltok som fører av kartlegningsflyet «Qarrtsiluni» på den norske ekspedisjon til Øst-Grønland. Det var Erik Storm som tok initiativet til denne luftkartlegning. Det var en vanskelig og til dels farefull flyvning som han her utførte på en glimrende måte. Vanskelig var flyvningen fordi det gjaldt en presisjonsflyvning for optagelse av fotografier til kartlegning, og farefull var den av mange grunner. «Qarrtsiluni» var et landfly, og da vi drog til Grønland visste vi lite om landingsplasser der borte. Det viste sig heldigvis at der i de ytre fjorddistrikter var en del slike plasser, men i den indre del av det isfri kystområde hvor en stor del av flyvningen foregikk, var det bare himmelhøie fjell, stupbratte fjellsider og ingen muligheter for landing noe sted. Storm løste den vanskelige oppgave på en måte som vakte vår største beundring, og de kartografiske resultater av flyvningen har blandt fagfolk både i Norge og utlandet, vakt berettiget opsikt og interesse.

Norsk flyvning og arktisk forskning har lidt et stort tap ved Erik Storms bortgang. Vi vil alltid minnes ham som en dyktig og uferdet flyver og som en utmerket og trofast kamerat.

Adolf Hoel.



Vi fanget hareunger til Svalbard.

POLARHARE PÅ SVALBARD. Efter foranstaltning av dosent Hoel blev der i sommer av fangstmennene Framnes-Hansen og Levin Winther innfanget 11 polarharer på Grønland. De blev sendt med m/k «Isbjørn» og ankom til Tromsø den 4. september, hvorefter de gikk videre med d/s «Kapрино» til Adventfjord, hvortil de ankom 3 dager senere. Her blev de straks sluppet ut på østsiden av fjorden ved Hiorthhamn. De var da i beste velgående undtagen en hare, som døde på overreisen til Svalbard. Den var dårlig på forhånd, da den var blitt bitt av en hund på Grønland.

Dr. J.-B. CHARCOT. Jean Baptiste Etienne Auguste Charcot var født 1867 som sønn av den bekjente nervelæge professor Jean Martin Charcot. Han blev også utdannet som læge og praktiserte som sådan til århundreskiftet. Imidlertid var han blitt interessert for utforskningen av polarstrøkene, et arbeidsområde hvortil han kom til å vie sitt liv. Allerede 1902 foretok dr. Charcot en videnskapelig reise til Færøylene, Island og Jan Mayen. Året efter planlegger han en stor antarktisk ekspedisjon for å utforske så meget som mulig av vestkysten av det såkalte Graham Land. Ekspedisjonen blev foretatt med skonnerten *Français* og blev bekostet av den franske stat og private bidragsydere. Ekspedisjonen overvintret 1904 ved Wandeløya (ca. 65° S). Nytt

land blev opdaget på denne ferd (Loubet Land) og ellers blev et stort videnskapelig materiale innsamlet.

I 1908 drar han ut på en ny antarktisk ferd med det nybyggede fartøi *Pourquoi-Pas?*, også denne gang med støtte av den franske stat. Syd vinteren 1909 blev tilbragt ved Petermannøya (ca. 65° S). På denne reise opdagedes Charcot Land (70° S og 75° W) og ellers var også resultatene betydelige. Disse to ferder har han livfullt og interessant beskrevet i «Le «Français» au Pôle Sud» (Paris 1906) og «Le Pourquoi-Pas? dans l'Antarctiques» (Paris 1910).

I 1912 var Charcot igjen på Jan Mayen. Verdenskrigen og etterkrigstiden bragte, som rimelig kunde være, et avbrudd i Charcots forskervirksomhet. I 1925 kom han imidlertid til å opta arbeide på Grønland, et arbeide som skulde holde ham fangen helt til slutt. Han ydet det år den danske stasjon i Scoresby Sund aktiv støtte og senere besøkte han med *Pourquoi-Pas?* nesten hvert år dette sted. I 1928 stillet han sin ekspedisjon til disposisjon for søkningene efter Roald Amundsen og hans feller med «Latham» og avsøkte et område ved østkysten av Grønland.

På ferden i 1932 medførte han den franske overvintringsekspedisjon til Scoresby Sund i anledning av polaråret, og det var også Charcot som var sjelen i dette foretagendet. Det følgende år blev overvintreerne avhentet og Charcot besøkte da også Blossevillekysten, opdaget 100 år tidligere av den franske sjøofficer Blosseville.

Han var igjen ved Scoresby Sund i 1934, 1935 og 1936. På hjemreisen fra Grønland, det sistnevnte år, blev Reykjavik anløpet. Få timer efter avreisen herfra grunnstøtte imidlertid *Pourquoi-Pas?* under en orkan litt nord for Reykjavik og samtlige ombord med undtagelse av 1 mann omkom.

Særlig ved sine ekspedisjoner til Antarktis har Charcot gjort en innsats som setter ham i fremste rekke blandt polarstrøkenes utforskere. Han interesserte sig meget for den norsk-danske strid om Øst-Grønland og støttet herunder på forskjellig måte det danske standpunkt.

Budskapet om dr. Charcots tragiske død vil bli mottatt med vemod overalt hvor man hadde lært å sette pris på hans elskverdige og representative personlighet og utholdende arbeide i forskningens tjeneste.

Gunnar Horn.

RUSSERNE FANGET 136 599 sel i Kvitsjøhalsen i 1936. Det var mest kvitsel — 98 146.

MOSKUSOKSE PÅ SVALBARD OG PÅ DOVRE. På Svalbard har moskusen i år fått kalver for femte gang og det er nu en ganske anseelig bestand der oppe. I vår blev der således nær Colesbukta sett en flokk på 30 stykker.

På Dovre er der også kommet kalver til verden. Der er i sommer sett en nyfødt kalv der oppe og dyrene ser ut til å trives utmerket.

NYE HUS REIST PÅ ØST-SPITSBERGEN. Under bergmester *Merckolls* ekspedisjon med «Heimland» er der reist en rekke hus på østkysten av Spitsbergen.


I Helløysund på Barentsøya bygget man den første hovedstasjon. Videre blev det satt op to hus på Kong Karls Land, et på Kongsøya og et på Svenske Forland. De gamle hus lå i ruiner. Bergmesteren inispiserte for øvrig de forskjelligste steder, og alt blev stort sett funnet i orden.

Efter anløp av Ripsbay gikk ekspedisjonens skib videre til Sjuøyen, og på sydsiden av Phippsøya satte man op et hus som er Svalbards nordligste, det ligger på 81 gr. nord. — Ekspedisjonen har i alle deler vært vellykket, det er innsamlet et stort videnskapelig materiale.

«POLAR-ÅRBOKEN» I UTLANDET. «Polar-Årboken» har kunnet glede sig over en god presse også i utlandet. I «The Scottish Geographical Magazine» skrives det: «It is to be hoped that such a valuable annual is now amongst the permanent productions of polar activity.» Den kjente polarforsker Vilhjalmur *Stefansson* skriver i et brev til klubben: «I read Your Polar Year Book with enjoyment and profit.» Han beklager at boken ikke delvis er skrevet på engelsk, så også hans kolleger i «The American Geographical Society» og andre institusjoner kan lese den. Vi skal — når vi er kommet bedre i gang — forsøke å bringe et par artikler på engelsk. «Ekstrabladet» i Kjøbenhavn har bl. a. skrevet følgende om «Polar-Årboken»: «Det skal straks siges, at «Polar-Årboken» er smuk og levende.» I «Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning» finner vi en lengere anmeldelse av «Polar-Årboken». I en rekke svenske, danske og norske aviser har Polar-Årbøkene fått rummelig og god omtale — også i utenlandske tidsskrifter. De uttalelser og omtaler vi er kommet over, er klebet inn i en stor bok, som oppbevares i klubbens arkiv. Det tyske tidsskrift «Der Seewart» har trykt dr. Olav *Mosbys'* artikkel i «Polar-Årboken 1935» om «Ispatroljen i Atlanteren».

INNHold

Arktisk kultur	5
<i>Av Helge Ingstad.</i>	
Polar-mentalitet	17
<i>Av biskop Eivind Berggrav.</i>	
Omkring navngivningen i hvalfangstflåten	23
<i>Av Hans Bogen.</i>	
Store Norske tyve år	36
<i>Av Sigurd Westby.</i>	
Hvor tusener nordmenn henter sitt utkomme. — Daglig liv på fangstfeltet i Sydishavet	41
<i>Av Nils Romnes.</i>	
Hele Norges «Fram» under tak	50
<i>Av Odd Arnesen.</i>	
Et blad av ishavsfolkets saga	55
<i>Av Alfred Skar.</i>	
Moskusoksen. — Kva lagnad går han i møte?	67
<i>Av Paul Løyning.</i>	
Norske ekspedisjoners virksomhet i Antarktis	78
<i>Av Harald B. Paulsen.</i>	
Svalbard erobres fra luften	81
<i>Av O. A.</i>	
3 «Fram»-menn 70 år i år	84
<i>Av Gunnar Isachsen.</i>	
Beisarn	89
<i>Av Sverre Røvig.</i>	
Over 400 000 hval og 1500 millioner kroner i løpet av 30 år. Men hvor lenge vil det vare nu?	91
<i>Av Hans Bogen.</i>	
Er vi nordmenn uundværlige i hvalfangsten?	97
Hvad som hendte i polarverdenen 1935—36	102



STOMATOL
"SPLENDID WINTER
QUARTERS"

ROALD AMUNDSEN



ROALD AMUNDSEN
var begeistret for Stomatol
og førte den med sig på sine
ekspedisjoner i nord og syd.

Stomatol munnvann og tanncreme bør
på grunn av sine gode egenskaper og
allsidige anvendelighet ikke savnes i
noen ekspedisjons utstyr.

CARL A. HØYERS STOMATOLFABRIKK A.S

A/s MOSS VÆRFT & DOKK

MOSS

NYBYGNINGER

REPARASJONER

3 FLYTEDOKKER

Våre Spitsbergenkull

er ifølge Statsbanenes
analyser av høiere kvalitet
enn beste polske og
engelske østkystkull.

**Store Norske Spitsbergen
Kullkompani A/s — Oslo**

Telegramadresse: Spitsbergkull — Telefon 10589

NORSK TELEFUNKEN

har levert følgende

radiostasjoner i Nordishavet:



PÅ GRØNLAND: Jonsbu, Torgilsbu og Storfjord. PÅ SVALBARD: Isfjord. PÅ JAN MAYEN: Jan

Mayen Radio

Kvitøy (ex
Norvegia)
Polarbjørn
Signalhorn
Michael Sars
Storis
Vårliv
Brandal

Holmen
Nyegg
Brategg
Sele
Sardinen
Koralen
Korsvik

Lesseps
Fryser I
Borgenæs
Polartind
Bratt
Sunde
Stavanger

Børtind
Fortuna
Polhavet
Bjørnøy
Koralen I
Dux
Terningen

Bennett's Reisebureau A/S

arrangerer arktiske jaktekspedisjoner. Forlang prospekt. Mangeårig erfaring.

Byrået selger billetter for reiser over hele verden med jernbane, dampskib, automobil og flyvemaskin.

Reiseforslag utarbeides.

Oplysninger gratis.

Skal De ut å reise, henvend Dem derfor alltid til:

Bennett's Reisebureau A/S

Hovedkontor: Karl Johansgate 35 — OSLO

BOLINDERS

motorer pålideligste drivkraft
for fartøi og lysanlegg

BOLINDERS

OSLO

Vi har erfaringen når det gjelder utstyret
til polarekspedisjoner!

Vi vet hvad som kreves av *Hundesleder*
— *Skikjelker* — *Soveposer* — *Telter* —
Ryggsekker — *Skibindinger etc.*, og hos
oss fåes utstyret som tåler påkjenningen.
Vi har utstyrt Roald Amundsens pol-
ferder, Nobiles — Riiser-Larsens — Høy-
gaard og Mehrens samt dosent Hoels
ekspedisjoner



Det er en garanti at utstyret er fra

A/S KOLBJØRN KNUTSEN & CO.

BENTSEBROGATEN 15—17 OSLO
Landets største fabrikk for sportsartikler og lærvarer



Riiser-Larsen uttaler:

«Det gleder mig å kunne meddele at Skanckes Lærimpregnering, som jeg hadde med på siste Norvegiæekspedisjon til Antarktis, i enhver henseende viste sig glimrende. Den holdt støvlene vanntette og myke og hadde ved siden av disse egenskaper den fordel sammenlignet med mange andre at den var renslig.»

SKANCKES
LÆRIMPREGNERING

Norsk A.s. Barnengens Tekniske Fabrik.



Bokser til 0.90 og 1.50
Intet er „like godt“.

ELLING AARSETH & CO. AALESUND

TELEGRAMS «AARSETHCO».

OWNERS OF FISHING
VESSELS AND SEALERS

EXPORTERS OF ARC-
TIC PRODUCTS, SEAL-
SKINS, SEAL-OIL AND
FISH PRODUCTS

ARRANGING ARCTIC
EXPEDITIONS IN SEA-
LERS. S/S «VESLEKARI»
SPECIALLY EQUIPPED
FOR THIS PURPOSE
WITH *ECHO-SOUN-
DER*

CORRESPONDENCE SOLICITED



A n v e n d k u n

NORGE

R E D S K A P

Den holder selv i
den strengeste kulde

KVALITETSSPADER
SKUFFER — GREP

Tilsalgs hos alle jernvarehandlere

CHRISTIANIA SPIGERVERK
⚡ **JERN-OG STÅLVERK** ⚡

SANDEFJORDS BLAD



Det ledende organ i hvalfangstens centrum.

Forretningsmenn

Tidens løsen er samling — og næringslivets menn må som aldri før også samles om sine spesielle talerør i dagens brennende spørsmål. Disse spørsmål angår Dem og Deres forretning i særlig grad. - Deres beste talerør er

NORGES HANDELS- og SJØFARTSTIDENDE

Abonnementspris kr. 6,50 pr. kvartal,
kr. 26,00 pr. år.

Troms Fylkes

TELEGRAMADRESSE
Dampskibskontor, Tromsø
TELEFONER: 78 og 360

Dampskibsselskap

Underholder den statsunderstøttede lokaltrafikk i Troms fylke og tilstøtende distrikter i Nordland fylke. Eget kjølelager i Tromsø.

14-daglig rute på Svalbard om sommeren med det nye, prektige skib «Lyngen», som er moderne innredet og forsynt med isbryterbaug.



NYLANDS VERKSTED

OSLO

SPECIALITET:

HVALBÅTER og
FLYTENDE KOKERIER

NYBYGNINGER
REPARASJØNER

ETABLERT 1854 — TELEGRAMADRESSE: «NYLANDS»

Tønsbergs Blad

VESTFOLD FYLKES STØRSIE
OG MEST UTBRÆDTE AVIS

SIKRESTE OG FYLDIGSTE MEDDELELSER
OM ALT SOM VEDRØRER HVALFANGST

**A
S** **F R A M N Æ S**
MEK. VÆRKSTED
S A N D E F J O R D

Skibsbyggeri og skibsreparasjonsverksted

Flytedokker for fartøier inntil 24000 tonn d.w.

Norges eldste spesialverksted for hvalfangst

Telegr.adr. «Værkstedet»
=====