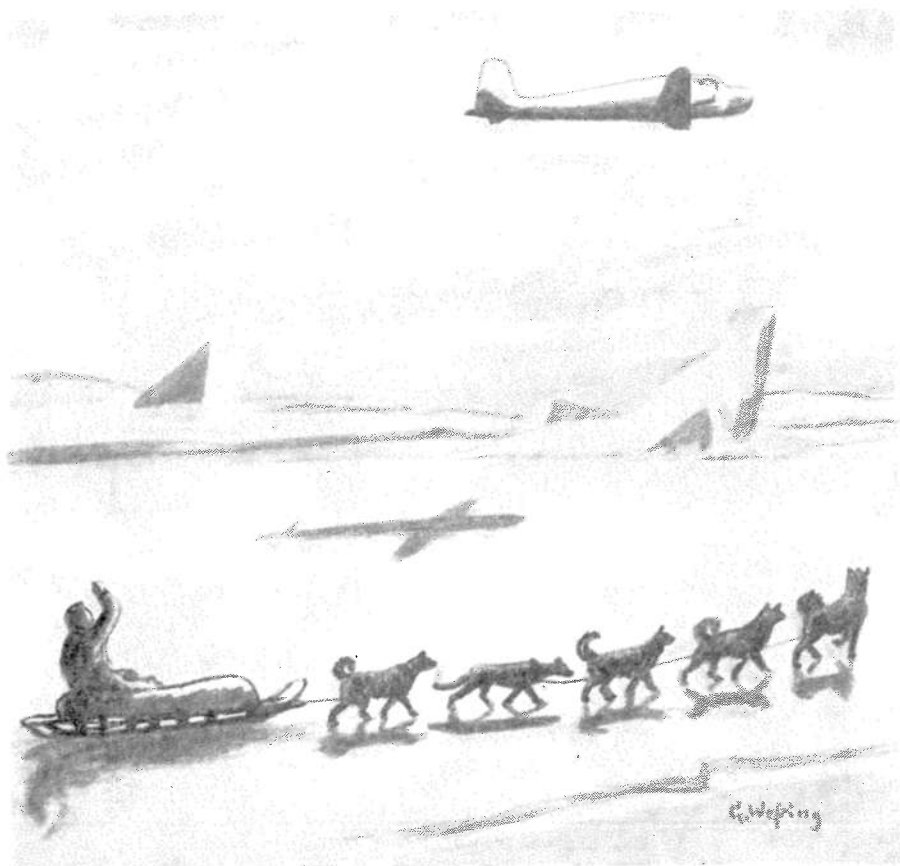


Liv og virke ved polene



POLARBOKEN 1949

UTGITT AV NORSK POLARKLUBB

EGET FORLAG

Liv og virke ved polene

POLARBOKEN 1949

UTGITT AV
NORSK POLARKLUBB

EGET FORLAG

OSLO 1949

Redigert av Søren Richter

Printed in Norway

Hausmann & Jensens Boktrykkeri

Oslo

Polar-årboken kommer på ny.

Da Polar-årboken utkom forrige gang, høsten 1945, var dens skaper og redaktør i alle år, *Odd Arnesen*, en merket mann og han døde kort tid etter, ikke fullt 50 år gammel.

Hva vi dengang mistet og hva han betød for Polar-årboken har vi fått føle som nå i over 3 år har strevd med å puste liv i den igjen. Vi rente hodet mot en mur av lunkenhet der hvor Arnesen med for oss ukjente virkemidler tryllet fram forlegger hvert år og helt suverent skapte en publikasjon som holdt høye mål og som vant den største anerkjennelse, også i utlandet.

Utviklingen gikk ikke i vår favør og vi fant det til slutt nødvendig å gjøre en radikal forandring i planene. Polar-klubben fikk ta boken på eget forlag med den risiko-og det ekstra-arbeid for bokkomitéen-som dette innebar. Boken skulle ut, det var blitt noe av en æressak, og tallrike forespørsler fra interesserte kretser både i inn- og utland vitnet om at Polar-årboken hadde vært savnet.

Vi hadde fått et meget velkomment tilskudd til trykning fra Hvalfondet, men det som mere enn noe annet har muliggjort arbeidet er at bidragsyterne har levert sine manuskripter uten krav om honorar, og Polar-klubben skylder hver enkelt av forfatterne sin varmeste takk herfor.

Kom.kapt. *E. Ullring* som også er en førsteklasses

ishavskar og bl. a. har æren for et av de dristigst planlagte og best gjennomførte ishavseventyr som noen sinde er laget: militærbesettelsen av Jan Mayen vinteren 1941, offentliggjør her for første gang historien om den hemmelige tyske stasjon i Signehamna på Spitsbergen. Bergmesteren for Svalbard, *G. Aasgaard*, som vel er den beste kjenner av begivenhetene og utviklingen på Svalbard etter krigen, påtok seg å behandle dette emne. Banksjef *A. Jakobsen*, formann for den energiske Arktisk Forening i Tromsø, som framfor noen kan selfangstnæringen, laget på kort varsel en utredning om denne. Byråsjef *H. Knudtzon* behandler utnyttelsen av råstoffet i hvalfangsten. *H. Bogen* og *T. Werner-Johannessen*, de to ypperlige kjennere av Antarktis, har behandlet henholdsvis næringsvirksomhet og forskning, og *J. Giæver*, lederen av den kommende store Antarktisekspedisjon, offentliggjør det man hittil kan si om denne.

Polar-årboken må ha en utvilsom misjon. Norge har store tradisjoner på polar-forskningens område, og næringsvirksomheten i ishavsområdene betyr mer for oss enn for noe annet land. Polar-årboken bør så langt det er mulig bringe et allsidig og underholdende, men også saklig og nøkternt stoff om forhold og muligheter i ishavs-områdene. Gjør den det, vil den ha sikret sin plass.

Vi har av lett forståelige grunner måttet forlate navnet Polar-årbok og boken framtrer nå med nytt navn. Men det er også den eneste forandring, ellers er boken forsøkt holdt så nære den standard den hadde tidligere som mulig. I ærbødig erindring om Odd Arnesen og hans enestående virke for norske polare interesser tillater vi oss å vie Polarboken 1949 til hans minne.

Odd Arnesen — Polarjournalisten.

29. mars 1897—23. januar 1946.

Odd Arnesen virket i mer enn 25 år som journalist ved landets største avis, og han var uten sammenlikning den norske pressemann som hadde best greie på polare saker. Han gjorde ishavet til sin spesialitet, han var det våkne øye som med aldri sviktende interesse og påpasselighet bearbeidet ishavs-saker som krevet oppmerksomhet og han har mer enn en gang skapt den opinion som var en betingelse for at viktige saker kunne føres fram. Med uoppslitelig energi gikk han inn for å hevde og fremme Norges arktiske og antarktiske interesser. Han virket ikke bare gjennom sin avis, han hadde også sin kjære Polar-årbok som talerør og hans mange bøker, skrevet med en sikker viten og innlevelse i stoffet nådde et stort publikum.

Flere av hans bøker synes først og fremst beregnet på ungdommen, forfatteren forteller enkelt og levende om de store eventyrskikkelser som gjorde sine livsverk i ismarkene rundt polene. De skinner av en gutteaktig glede og begeistring og må appellere dypt til den ungdom som ennå har vågemot og eventyrlyst i blodet.

Men Arnesen skrev også bøker hvor han satte seg videre mål. Hans bok, Roald Amundsen som han var,



*Odd Arnesen intervjuer
Roald Amundsen.*

er kommet i mange opp-
lag her i landet og den er
også kommet ut i Sverige
og England. Den er byg-
get på inngående studier
og Arnesen som kjente
Amundsen godt og var
dypt fengslet av ham, har
tegnet et bilde av ham
som for alle tider vil be-
holde sin verdi. Hans
bok. Hele Norges skute
«Fram», er også en funn-
gruve for alle dem som
søker viten om en stor

periode i norsk polarforskning.

Den lille krets av menn som av fullt hjerte prøvde
å verne om norske polare interesser er tyntet sørgelig
ut og Odd Arnesen var en av dem som vi framfor alt
ikke hadde råd til å miste.

På langtur på Svalbard under krigen.

Erobringen av den hemmelige tyske stasjon i Signehavna.

Av kommandørkaptein E. Ullring.

Under krigen falt det seg slik at jeg et års tid, juli 1942—juli 1943, var militærguvernør på Svalbard. Titelen hadde diplomatene bruk for. Selv reiste jeg opp for å redde ca. 50 skibbrudne fra en kummerlig tilværelse. En norsk ekspedisjon under direktør Sverdrups ledelse var sendt fra England til Svalbard for å vareta norske interesser på øygruppen. De to fartøyer «Isbjørn» og «Selis» ble overraskende bombet av fire tyske fly mens de forsøkte å forsere seg inn gjennom isen i Grønfjorden til Barentsburg. Båtene var utstyrt med fiskeriradio hvorfor meddelelse om den fare som truet ikke kunne bli mottatt. En utilgivelig planleggingsfeil. Direktør Sverdrup, kaptein Godfrey og 12 mann ble drept. Resten hadde reddet seg iland til Barentsburg og hadde funnet et slags ly i ruinene der under det fortsatte bombeangrep, hvorefter de hadde fordelt seg i tre leire, en i Barentsburg, en i Sveagruva og en på Kap Laila. En tysk meteorologisk stasjon og flybase var opprettet i Longyearbyen og Adventdalen et par uker etter den uforståelige norske og russiske evakuering høsten før. — Jeg så det som min oppgave å tørne dette nederlaget til gagn for norske og allierte interesser, og bl. a. fordrive tyskerne fra øygruppen. Dette

var et arbeid for en militær sjef, og vi var heldige. Motorbåten som vi brukte var liten, men personell og materiell av første klasse.

I slutten av oktober 1942 etter at jeg var kommet tilbake med noen flere kanoner for å avslå mulig tyske landgangsforsøk mot våre verdifulle Ionosfære- og meteorologiske stasjoner fikk jeg et signal fra Admiralty som fortalte at et fly hadde observert mulige spor av menneskelig virksomhet ved Signehavn i Krossfjord, NW for Kingsbay. Jeg var derfor nokså sikker på at tyskerne hadde opprettet en ny stasjon der, og forsøkte å komme inn med hvalfangeren «Namsos» som jeg hadde fått låne fra Island i slutten av november måned. Sterk kulde og snøstorm, mørk måne og nedising hindret forsering, og jeg håpet på en sledetur over Isfjorden, Kongsvegen og landverts oppklaring i løpet av vinteren. På grunn av forholdsvis høy vanntemperatur kom ikke denne sjansen.

Da jeg ble avløst i juni 1943 av kommandør Bredsdorff, ga jeg ham selvfølgelig alle informasjonen om virksomheten og forholdene, og meddelte ham at jeg før jeg ble hentet med fly og etterat vi sammen hadde innsisert poster, forlegninger og anlegg, akkurat ville få tid til å avlegge et besøk i Signehavn med motorbåten, og få rensket opp der. Han mente imidlertid at vi ikke hadde brukbart utstyr for en slik ekspedisjon og grunnen til å gjøre det var jo bare en høyst tvilsom melding, så det kunne ikke bli tale om at han ville tillate det. Senere snakket vi ikke mere om det. Vi hadde forskjellig syn på denne tjenesten i ødemarken og hadde ikke helt samme natur. Vi påskynet overleveringen, og da vi en måneds tid i forveien, før isen var gått opp, hadde iaktatt mistenkelig lys



Komm.kapt. E. Ullring og hans faste rormann på Spitsbergen P. Ellefsen.

på Daudmannen, et fjellparti øst for Daudmanns-øyra, burde en rekognosering foretas. Vi var enig i at jeg skulle foreta denne. Det var jo ikke så langt, og med pent vær kunne den utføres på en à to dager.

Den 17. juni 1943, kl. 09.15 startet vi på rekognoseringsturen nordover til Daudmanns-øyra i vår 32 fots motorbåt med proviant og utstyr for en ukes fravær med følgende personell:

Dr. Farnes. — Ny, ung, veltrenet ivrig lege.

Løytnant Ramm. — Beskjeden, dyktig, solid kriger.

Fenrik, radiotelegrafist Oscar Augensen. — Fagmann.

Sersjant M. O. Martiniussen. — Fangstmann. Rolig og sterk.

Korporal Alf N. Nilsen. — Viljesterk kriger, kokk.

Menige:

Arne Gusdal. — Fjellmann, haukeøyne, utholdenhet.

Oddvar K. Aamodt. — Selvstendig kriger.

Einar Ellefsen. — Hvalfanger, motormann.

Petter Ellefsen. — Hvalfanger, rormann.

Anløp Daudmanns-øyra og undersøkte den østlige del av sletten og Daudmannen. Mens vi lå og ventet på at rekognoseringspartiet skulle komme tilbake, fikk vi se en pen isbjørn komme ruslende på stranden. Den hadde fått teft av motorbåten og var nysgjerrig, hvorfor den ruslet uti og svømte mot oss. Vi tok noen fotos og skjøt den på passe hold. Det var en slank 8 åring. Da de andre kom tilbake, tok vi den på slep til Alkhornet, hvor den kunne flås og parteres og kjøttet lagres i en isbre for å bli hentet ved leilighet. Vi tok for sikkerhets skyld med oss to lår. Det kunne bli bruk for dem. Vi hadde ikke fått sendt *den* bjørnen til oss uten hensikt.

Kl. 17 fortsatte vi vestover for å gå iland på Daudmannsodden, hvor det var en glimrende utkikspost og en primitiv vakthytte. På veien utover frisket vind og sjø og tåken kom sigende ganske tett. Å gjøre landgang på den noe urene Daudmannsodde i brenning og grunnbrott uten sikker landkjenning ville være galt. Alle båker og sjømerker var demolert året før. Det naturlige ville jo være å gå tilbake til Barentsburg som vi kunne nå på ca. 2 timer. Men hvorfor hadde vi fåt sendende en isbjørn, kuling og tåke? Var ikke dette en liten påminnelse om at det var oppgaver som ennå ikke var løst. Jeg sa derfor til guttene at vi ville søke ankerplass ved Forlandet og — avhengig av værforholdene — formentlig fortsette til Kingsbay og Krossfjord neste morgen. På en slik tur burde vi ha tatt Coltmitraljøsen og litt mere utstyr med, men det hadde laget seg slik at jeg syntes vi burde forsøke. Å gå tilbake for å komplettere utstyret ligger ikke for en sjømann. Alle mottok meddelelsen med begeistring.

Omkring midnatt ankret vi kloss i land ved Pool-



Båten vi brukte.

pynten på østsiden av Prins Karls Forland. Det hadde klarnet noe. Tok en rekognosering i land, spiste og hvilte litt. Flyene pleide å komme ved 2—3 tiden, og det var ikke nødvendig å gjøre oppmerksom på at vi var ute med båten.

18. juni kl. 5 fortsatte vi nordover og fortøyde ved kaien i Kingsbay kl. 13. Ingen fiendtlig virksomhet kunne oppdages, men det var ikke mulig at det hadde vært fremmede i Kingsbay (Ny Ålesund) siden vi hadde vært der i august året før. Vi slo oss tilro i Kingsbay-hotellet for natten og fortsatte neste morgen kl. 5 til Krossfjord. Kl. 7.15 undersøkte vi hytten i Ebeltofthavn. Fremmede gjester hadde røvet den for alt utstyr og proviant. Ved 11 tiden kom vi til Signehavn, på vestsiden av Lilliehøekfjorden, nordvestre arm av Krossfjorden, etter å ha banet oss vei mellom isfjell og gjennom fjord-is. Løytnant Ramm og Gusdal ble landsatt på Nilsepynten, sydsiden av bukten, hvoretter vi fortsatte til nordsiden hvor jeg gikk i land på Fridtjofneset med Augensen og Aamodt.

Motorbåten dekket så vidt mulig landgangspartiene under framrykningen. Begge partier oppdaget omtrent samtidig en automatisk værvarslingssender omtrent midt på Signehalvøya. To robåter og en radiostasjon ble funnet i nærheten. Den var tilsynelatende midlertidig forlatt. Radiosenderen i radiostasjonen var demontert og reserveapparater lagret. Sledespor, muligens en måned gamle, førte i sør-vestlig og andre retninger. Den hurtig smeltende snø ga svake holdepunkter for nøyaktig tidsangivelse og mulig forflytning eller evakuering. Ved rekognoseringer i omegnen kunne ingen andre stasjoner finnes. Det var imidlertid en del som tydet på at stasjonsbetjeningen ikke var avløst eller hentet, bl. a. identifikasjonspapirer og noen tørrede reveskinn. Dyrene var tatt lenge før de var fullpelset, men selv om kvaliteten var dårlig, ville ikke en tysker ha hjerte til å la en slik gave til hustru eller kjæreste henge igjen. Vi måtte derfor belage oss på en grundig rekognosering av distriktet. Dertil trengte vi spesialutstyr og noen flere folk. Jeg besluttet derfor å etterlate en vakt på fire, senere økt til fem mann med fenrik Augensen som leder. De ble utstyrt med:

- a) Radiokortbølge-stasjon, som vi kunne vente ville oppnå forbindelse med Barentsburg kl. 7—10 om formiddagen og kl. 17—19 om ettermiddagen, etter de beregninger vi hadde foretatt og forsøksresultater i Kingsbay året før.
- b) Proviant og utstyr for 14 dager.
- c) 1 Bren-gun, 1 Tommy-gun, 1 presisjonsgevær med kikertsikte for skytning på langt hold, 3 vanlige rifler, 1 Colt maskinpistol, 1 haggelgevær, 1 Very signallampe, kikkerter, karter og kompass, kjen-

ningssignaler og koder og all den ammunisjon vi hadde med, unntagen et par magasiner for min egen Colt pistol og en eske haggelpatroner for vår jakthørse.

Foruten Augensen besto vekten av Martiniussen, Gusdal, Aamodt og Nilsen. Alle var gode jegere og vel trenet. De hadde ordre om å holde spesiell god utkik, opprette radioforbindelser med Barentsburg, prøve å finne den annen tyske stasjons beliggenhet og hvis mulig ta den ved et overraskende angrep, skyte eller ta de antatte 6 tyskere tilfange og ellers handle etter eget omdømme. Selv ville jeg med 4 mann returnere til Barentsburg, utbedre en del skader som motorbåten hadde fått under forsering av isen, montere en $\frac{1}{2}$ toms Colt mitraljese, hente nødvendig utstyr og 8—10 mann for forsert rekognosering m. v. av strøket mellom Lilliehøek-breen og Diesetsletta, et område på ca. 25×6 km. Vi ville starte kl. 18 og vente og være framme i Barentsburg ved middagstid neste dag. Reparasjon og forberedelse ville ta ca. 1 døgn. Det ville være best å starte igjen like etter det rutinemessige flybesøk om morgenen, så vi kunne tidligst ventes tilbake sent på aftenen den 22., hvis alt gikk etter programmet, og vi ikke fikk noen særlige nyheter.

19. juni kl. 18 startet fra Signehavn som avtalt.

20. juni kl. 1.30—5 til ankers nord av Dawespynten for å la mulige fly passere.

Kl. 11.30 ankom Barentsburg hvor motorbåten ble landsatt og reparasjons- og monteringsarbeid påbegynt.

Den nye militærguvernør likte ikke at jeg hadde etterlatt noen av mannskapene langt oppe i øde-

marken. Noen reveskinn var ikke bevis for at stasjonen ikke var forlatt for godt. Nåvel, tiden ville vise det. De etterlatte folk måtte hentes igjen og rekognoseringen utføres, så vi gjorde klar nødvendig utstyr og tok ut skikkede folk. Alle meldte seg og ville gjerne være med. De hadde hørt at det pleide å være litt spenning på disse turene langs kysten med fly over og ubåter under samt mulige tyskere på land. Jeg skal villig innrømme at det var tilsynelatende sinnsvakt å herje langs vestkysten av Spitsbergen enkelte steder langt tilhavs over åpne urene strekninger, i en liten åpen motorbåt, nesten fullastet med folk og utstyr. Men vi hadde ikke noen bedre båt, og det var krig. Ved riktig bedømmelse av vær, vind og strøm, fiendens mulige bevegelser og en god hånd over til å hjelpe oss, kunne vi få den porsjon held som var nødvendig for at alt skulle klaffe, og det hadde det gjort hittil.

Dessuten hadde vi Home Fleet i ryggen. Jeg tror ikke at en så liten vaktstyrke noensinne har vært omfattet med så stor kjærlighet både fra Admiralty og Home Fleet. Eller som admiral Brind engang sa: «I've got a too soft heart for You,» hvoretter en ekstra krysser og jager ble stillet til disposisjon for å ta «Sleipner»s kaponer opp.

21. juni om formiddagen fikk vi meddelelse fra Augensen. — «Meteorolog og nautisk inspektør Heinz Köhler var 20. juni kommet ned fra fjellene vest for Signehavn, på vei mot havnen. Vekten varslet de andre, og de forsøkte å innhente og ta ham tilfange. Köhler oppdaget de to nærmeste forfølgere, Gusdal og Aamodt, som ble dekket av Augensen og Nilsen, på ca. 400 meters hold og forsøkte å komme tilbake igjen. Det ble noen skremmeskudd og et raskt kappløp som



Forsyningsskipet kommer til den tyske stasjon i Signehamna. (Tysk film tatt i den erobrede stasjon.)

endte med at Köhler falt. Sittende på bakken tømte han et par magasiner mot forfølgerne på 20—15 meters hold uten å treffe. Han rettet deretter pistolen mot sitt eget hode og skjøt seg. Martiniussen var etterlatt som vakt ved stasjonen i Signehavn, mens de fire andre hadde inntatt utkiksposter i fjellene.

En «Heinkel 111» hadde avlagt en visitt 20. juni kl. 20.15. Den kretset rundt, men syntes å være desorientert.

Etterat innlandsstasjonen i løpet av natten var lokalisert, ble den stormet kl. 5.30 den 21. juni. Tyskerne var flyktet i all hast aftenen før. De hadde bare fjernet sluttstykket på maskingevær og håndvåpen og revet ned antennen til radiostasjonen.

Kl. 8.45 hadde en «Focke Wulf Condor» kretset over stedet i stor høyde og forsøkt å få forbindelse med bakken. Bombelasten ble sloppet på vei sydover. Den nye stasjon var tatt i besittelse og de tyske radioapparater ble tatt i bruk. Alle var trette, men de

måtte være forberedt på angrep. De så fram til hurtig avløsning.»

21. juni kl. 16.15. Forlot Barentsburg i den samme motorbåt, godt rustet og med en liten pram på slep med telefonkabler og annet utstyr som tålte sprut.

Besetningen besto av:

Major Hilmar Reksten. Han var kommet opp med avløsningsmannskapene for å inispisere Store Norske's anlegg m. v. og skulle fly tilbake. Han ba om lov til å bli med, og jeg sa jeg ville få bruk for ham som sekretær.

Dr. Farnes.

Fenrik E. P. Nordbye (radiotelegrafist).

Sersjant Sæthre (snekker og altnuligmann).

Korporal Andreassen (utholdende, dyktig rekognosør og kriger).

Petter Ellefsen (hvalfanger, rørmann).

Einar Ellefsen (hvalfanger, maskingeværskytter, motormann).

Hans Breivik (rolig, stø skytter og friluftsmann).

Kåre Arntsen (en av våre kvikkeste og beste fluktskyttere. Da vi året før hadde vært i Kingsbay, ble noen gjess plutselig skremt opp. Han skjøt to i flukten med riflen, den ene i hodet og den annen i vingebenet).

Harald Andersen (etter sigende den beste mitraljøs skytter blant avløsningsmannskapene).

Jeg hadde først selv tatt ut en annen mitraljøs skytter, men på innstendig anmodning fra kaptein Vigtel ble han byttet ut, da han hadde fått refselse for beruselse, og derfor «ikke burde favoriseres».

Colt-mitraljøsen var montert akter, hvor den var minst utsatt for sjøsprøyt. To Bren-guns var klare til bruk ved lukene. (Om vinteren hadde vi bygget over

båten for beskyttelse mot overvann). Hver mann hadde en rifle eller pistol. Dessuten hadde vi to Tommy-guns og to haglbørser, en Very signalpistol, håndgranater og tilstrekkelig ammunisjon for angrep og forsvar. Proviant for ca. 1 måned, klær og camping utstyr, telefoner og kabler. Båten var tungt lastet og vel trimmet.

Kompasset var selvfølgelig upålitelig blant så mye stål og jern. Da regn og tåke ga liten siktbarhet, tok jeg selv roret praktisk talt hele veien. Vi hadde ikke noen kjentmann eller skipper blant besetningen, så det var naturlig at jeg tok den jobben. Prammen slet seg bare én gang, og været holdt seg fint og tjukt så vi behøvde ikke å finne noen ankerplass. Ved Forlandet kjente jeg den kalde isguften fra Buchananbreen og fikk tak i Murray-pynten, hvorved vi slapp igjennom kreppa. For sikkerhets skyld tok vi en sving innover Engelskbukta for å få sikker avfarende plass og kontroll på kompasset før vi la kurs utenom Kvadehuken før Krossfjord. Reksten var våken akkurat da og hadde formentlig merket at bevegelsene ble litt roligere. Han stakk hodet opp og spurte om vi hadde snudd. Jeg sa jeg ville titte på en liten isbre jeg kjente, før vi la kursen over fjorden.

Når en står slik time etter time med et forholdsvis ensformig arbeid, får hendelser anledning til å passere revy og analyseres. Hadde vi f.eks. gjort alt istand for avløsningspartiet, så de best mulig kunne fortsette observasjonstjenesten, vaktholdet, sikring av norske gruveinteresser m. v., kunne vi ha bygget en hytte eller to til i passene? Var kraftstasjonen stor nok for belysning av alle de hoteller vi hadde satt istand, verkstedmaskiner, heiseverk, elektrisk vaskeri m. v., som vi hadde reddet fra branntomtene, over-

halt og montert. Ville de kunne redde nok kull fra de brennende lagre til sentralfyrings- og smelteanlegg, eller kunne vi ha utført mere i noen retning. Vi syntes jo vi hadde fått forandret ruinhaugene til rene slott, med sentralvarme, lys og vann, peis, komfyr, ovner, badstue, elektrisk snekkerverksted og diverse reparasjonsverksteder med arbeidsbesparende maskiner, slipp, båthus, lagre, førsteklasses kanonstandplasser med vakthytter, radio, telefon og radioforbindelser til alle poster og avdelinger. Allikevel, de nye folkene syntes ikke å være helt tilfreds med leiren. Den var nok ikke ordnet etter en eller annen oppskrift, og det var ikke rent nok mellom husene. Vi hadde jo holdt tyskerne i villrede om utstrekningen av vår virksomhet, men hadde fjernet kadavre og ueksploderte bomber m. v., så ikke nykomlinger skulle ødelegge seg. De var vant til mere orden i Skottland. Under flyalarm o. l. var det visst forskjellige ting som skulle utføres på en bestemt måte, og da måtte bl. a. folkene være innlosjert etter et skjema. Vi hadde latt kanonbesetningen arbeide for selvstendig, skjønte jeg, og holdt for mange poster besatt. Vel, vi hadde holdt fingeren på avtrekkeren og alltid vært parat. Kokker o. l. hadde kunnet sove trygt. Leiren hadde vært et hvile- og forsyningssted for utpostene og observatørene. Det var vakt- og observasjonstjenesten jeg anså som viktigst. Leirens personell var de andres tjenere, ikke omvendt.

Var dette galt, og hadde jeg kjørt gutta for hardt? Slike og liknende tanker kunne komme og gå mens en ventet på å få et glimt av neste pynt. Hvordan hadde de det hjemme nå? Det nærmet seg jo St. Hans. Håper de tar en tur til hytta i Eggedal så de kan få litt melk og smør. Ble alle dødsbudskap kunngjort

brutalt eller klosset? Har det vært noen nye angrep på vakten nordenfor oss. Vi vil nok finne dem litt slitne, men lykkelige. Det var de også da vi kom til Signehavn kl. 11.30, den 22. De hadde holdt vakt på begge stasjoner og foretatt rekognoseringer uten å finne de andre fem. De hadde utført ypperlig arbeid og fortjente noen timers fullstendig ro. I korte trekk fikk jeg beretningen av Augensen og sendte signal til Barentsburg.

Vakt ble satt i motorbåten som ble ankret opp i Signehavn nær søndre land hvor isforholdene m. v. syntes å være gunstigst. Den skulle avslå landgangsførsøk og flyangrep med Colt-mitraljøsen og en Bren-gun. En vaktstyrke med to Bren-guns og rifler ved den automatiske værvarslingsstasjon og en vakt ved radiostasjonen. Lossing og transport av utstyr, materiell og proviant.

23. juni fikk vi meddelelse fra Admiralty om ubåt-operasjoner og at vi kunne vente fiendtlig besøk. Vi fortsatte arbeidet med å transportere utstyret, reise telter, utbygge telefonkommunikasjonene m. v., sikre papirer og informasjon, bøker, filmer o.s.v., satte opp fortegnelser og tok nødvendige utdrag hvis vi senere måtte tilintetgjøre noe. Alle var travelt beskjeftiget. Kl. 17.30 ble 8 mann (Dr. Farnes, Augensen, Sæthre, Andreassen, Arntsen, Gusdal, Nilsen og Aamodt) i to partier à 4 mann, sendt på rekognosering til vest-kysten og sydover til Kap Mitra for om mulig å finne de fem tyskere og avskjære evakuering før eventuelt ubåt-anløp. En vaktpost ved Signehavn måtte da inndras.

Kl. 23 fikk vi øye på en ubåt i Krossfjord på vei mot Signehavn. Den nærmet seg langsomt mellom spredt kalv-is. Den sølvhvite kamufleringsfarge gikk

brutalt eller klosset? Har det vært noen nye angrep på vakten nordenfor oss. Vi vil nok finne dem litt slitne, men lykkelige. Det var de også da vi kom til Signehavn kl. 11.30, den 22. De hadde holdt vakt på begge stasjoner og foretatt rekognoseringer uten å finne de andre fem. De hadde utført ypperlig arbeid og fortjente noen timers fullstendig ro. I korte trekk fikk jeg beretningen av Augensen og sendte signal til Barentsburg.

Vakt ble satt i motorbåten som ble ankret opp i Signehavn nær søndre land hvor isforholdene m. v. syntes å være gunstigst. Den skulle avslå landgangsførsøk og flyangrep med Colt-mitraljøsen og en Bren-gun. En vaktstyrke med to Bren-guns og rifler ved den automatiske værvarslingsstasjon og en vakt ved radiostasjonen. Lossing og transport av utstyr, materiell og proviant.

23. juni fikk vi meddelelse fra Admiralty om ubåt-operasjoner og at vi kunne vente fiendtlig besøk. Vi fortsatte arbeidet med å transportere utstyret, reise telter, utbygge telefonkommunikasjonene m. v., sikre papirer og informasjon, bøker, filmer o.s.v., satte opp fortegnelser og tok nødvendige utdrag hvis vi senere måtte tilintetgjøre noe. Alle var travelt beskjeftiget. Kl. 17.30 ble 8 mann (Dr. Farnes, Augensen, Sæthre, Andreassen, Arntsen, Gusdal, Nilsen og Aamodt) i to partier à 4 mann, sendt på rekognosering til vest-kysten og sydover til Kap Mitra for om mulig å finne de fem tyskere og avskjære evakuering før eventuelt ubåt-anløp. En vaktpost ved Signehavn måtte da inndras.

Kl. 23 fikk vi øye på en ubåt i Krossfjord på vei mot Signehavn. Den nærmet seg langsomt mellom spredt kalv-is. Den sølvhvite kamufleringsfarge gikk

i ett med omgivelsene, og det skulle et trenet øye til å oppdage den. Reksten mente først å se to, men den ene viste seg å være et isfjell. Motorbåten med Colt-mitraljösen lå klar. Den gikk også i ett med omgivelsene, og mellom isflakene ville ubåten neppe bruke kanonen før den kom på kloss hold. En overraskende effektiv feining av ubåtens kanondekk og brø, med den ypperlige 12,7 mm. Colt-mitraljöse, kunne bli det forstyrrelsesmoment vi så fram til. Jeg ringte opp vekten ved motorbåten for å gi de få oppmuntrende og ildnende ord som dyktige nybegynnere trenger like før ilddåpen. Mine gamle trenede folk visste nøyaktig når og hvordan det skulle gjøres, men de var nå permittert, og selv om nye folk viser utmerkede resultater fra skoleskytning, hadde jeg ikke bevis for at nervene ville holde i denne tilsynelatende ulike kampen. Da jeg ikke fikk svar i telefonen, skjønte jeg at jeg hadde vært for optimistisk. Riktignok hadde vi fått rukket å strekke dobbelt-linje fra innlandsstasjonen og helt ned, og jordledning er alltid dårlig i arktiske strøk, men den hadde vært brukbar da jeg sist prøvet den og gjort oppmerksom på det ubåtangrep som ville komme, selv om jeg hadde beordret strekning av en ekstra tre kilometers linje i dette fjell og elvestrykterreng så snart vi fikk tid, for å være sikker på god forbindelse. Alt står og faller med kommunikasjonene, også i individuell kamp. Det gir samkjensle, tillit og presisjon. Hvis en ikke hører noe fra ledelsen, har en lett for å føle seg ensom og forlatt. Jeg var derfor meget spent på om den tidligere gitte ordre om å vente til virksom avstand og allikevel åpne først, og med fulle mugger, ville bli fulgt. Motorbåten var skjult bak en bergrabbe fra innlandsstasjonen, men sporlysene ville være synlige med en gang de



Den hemmelige tyske radio- og værobservasjon-stasjon i Krossfjorden på Spitsbergen.

åpnet. Da ubåten skjøt først, visste jeg resultatet, og klarte ikke å skjule at jeg var skuffet. — Vi fikk imidlertid andre ting å beskjeftige tankene med etter hvert som de forskjellige stillinger ble beskutt. Vi var jo bare en håndfull, forholdsvis utrenede menn til å avslå et landgangsforsøk og mulig stormangrep på stasjonen. Våpen eller nerver måtte ikke klikke eller ordrer mistydes. 8 mann var på rekognosering og kunne ventes tilbake. 5 tyskere var muligens fri eller på ubåten. 3 mann var enten gått ned med motorbåten eller hadde klart å komme iland og trengte da høyst sannsynlig assistanse, eller de ville forsøke å snike seg inn mot stasjonen. 1 mann holdt utkik i Signehavn, 1 dekket ryggsiden og 1 vanlig adkomst. Major Reksten og jeg selv hadde et godt overblikk fra en liten fjellrygg ved husene.

Etter ca. 20 minutters bombardement, hvor de fleste telt og stasjoner m. v. ble truffet, snudde ubåten

kl. 23.30 og gikk utover uten å sette iland noe oppklaringsparti. Ingen ved hovedstasjonen var truffet.

Petter Ellefsen var kommet iland fra motorbåten og fortalte at den var skutt i filler og at broren og Andersen var omkommet. Breivik fikk ordre til å søke kontakt med Martiniussen som var fordelt til vakttjeneste i Signehavn, og sammen med ham undersøkte terrenget og stranden ved motorbåten. Jeg så på øynene til Breivik at han muligens tenkte på den regel jeg konsekvent hadde holdt på hele vinteren, at det alltid skulle være to i følge selv på korte turer og under trygge forhold. Vel, vi var ikke fler, så reglen fikk bekreftes ved dette unntakelsestilfelle med kalde tåkedotter og regn og fienden i nærheten. Nordbye holdt vakt på den ene siden og Reksten på den annen. Ellefsen trengte noe varmt i livet og noen deltagende ord. Jeg stakk derfor inn i hytta og kokte kaffe og forberedte et godt varmt måltid som alle sikkert ville trenge senere.

Det viste seg at Martiniussen på nært hold hadde fulgt begivenhetene i Signehavn, og hadde ligget klar for å meie ned en mulig landgangsstyrke. Motorbåten var skutt til pinneved ved første treff fra ubåtens kanon. Besetningen var umiddelbart før stupt i sjøen på den side som vendte fra ubåten. De svømte mot søndre land og ble beskyttet med maskingevær under svømmeturen og etterat det var lyktes å komme opp på isen hvor de forsøkte å krype innover og søke ly i en sprekke eller fordypning. Det var for begge en kald og hård påkjenning, og under forsøket på å krype framover gled Andersen uti igjen og druknet. Så lenge bombarderingen sto på, og stranden ble feiet med maskingeværene, var det uråd å komme til assistanse rundt bukten som lå helt åpen og uten beskyt-



Dårlig utkik. (Tysk film tatt i den erobrede stasjon.)

telsesmuligheter. Han måtte vente til ubåten snudde og gikk utover. Det lyktes Martiniussen å hjelpe Ellefsen og få Andersen opp på isen, og foreta opplivningsforsøk, men etter å ligget i det kolde vannet ca. $\frac{1}{2}$ time lyktes det ikke å få ham tilbake til livet igjen. Breivik var kommet til, og sammen hjalp de Ellefsen tilbake til hytten oppe i fjellet. Kl. 8 den 24. hørtes kanonskytning i sydlig retning, muligens mot Kingsbay, Ebeltoftthavna eller en hytte ved Kap Mitra.

Kl. 2.50 var alle, unntagen Andersen og rekognoseringspartiene, forsamlet i hytta. Ellefsen fortalte at de hadde sett to ubåter. Det var derfor de ikke hadde skutt. Den annen var litt lenger ute i fjorden. Nilsepynten kunne muligens ha skjult den for oss. Martiniussen, som var en rolig fangstmann vant til å observere alt, hadde ikke sett noen annen ubåt. Vi var alle gjennomvåte og det smakte å få skiftet. Maten

var ferdig. Jeg husker ikke riktig hva jeg hadde fått laget istand mens jeg avvekslende holdt utkik og et øye med primussene. Jeg tror det var erter og små pølser, smør og brød og sterk kaffe. Hovedsaken var at det ga varme. Da jeg stakk ut for å løse av sistemann Nordbye på vakt, så det ut til at maten smakte og at alle var fornøyde.

Kl. 5.50 kom 6 mann av rekognoseringspartiet tilbake. De hadde undersøkt hytta og terrenget nord for Kap Mitra uten å finne noen. Sersjant Sæthre hadde skadet foten sin, hvorfor Augensen hadde slått følge med ham. De ankom kl. 7.15. Det var observert spor som førte til vest-kysten, og en gummibåt med årer var funnet ved et tjern. Barentsburg ble underrettet pr. radio.

Neste dag fikk vi forespørsel fra Admiralty om et sjøfly kunne gå ned i Krøssfjord for å hente oss. Da dette ikke kunne anbefales p. g. a. drivende kalv-is, fikk vi meddelelse om at vi ville bli hentet med undervannsbåt og ført tilbake til Barentsburg og omtrentlig tid angitt.

26. juni ble Harald Andersen begravet under militær honnør på sydsiden av Signehavn. Graven ble pyntet med arktiske blomster og et trekors reist.

Da begravelsen var ferdig, følte jeg trang til å være alene med mine tanker. Andersen var den første jeg hadde mistet på alle de turene jeg selv hadde ledet. Hvilke feilvurderinger kunne det sies at jeg hadde gjort? Jeg har alltid vært av den oppfatning at den som leder krigsoperasjoner er ansvarlig for de menneskeliv som går tapt. Han må på forhånd se den sannsynlige utvikling og gi sine folk de fordeler han kan, så resultatet blir godt og egne tap minst mulig. Det er ingen vits å demonstrere uforferdethet og bli

slått ut som en sparring partner. Ordrene fra den norske overadministrasjon gikk som regel ut på forsiktige disposisjoner. Jeg hadde inntrykk av at de ikke satte pris på for mye initiativ. Held skaper sjalusi og fiender. Jeg hadde alltid vært heldig, men hadde også ofte måttet bruke kraftig språk for å få de midler og folk vi trengte til operasjonene. Litt kritikk var det nok også blitt. Det var en del som hadde vist at de ikke likte min egenmektighet og selv-sikkerhet. De var flinke til å intrigere. Slik er det jo som regel i alle kriger.

Jeg tok en lang spasertur i duskregnet, men da jeg kom fram til hytta hadde jeg ennå ikke fått svar på alle spørsmålene jeg ønsket å tenke gjennom og bli ferdig med.

Passiaren i hytta virket forstyrrende, og det var trangt om plassen. Jeg tok derfor soveposen og la meg i et telt for å være alene og søke de råd en trenger av og til.

27.—30. juni. Det ble foretatt daglige rekognoseringer og flere depoter ble funnet. Alt ble undersøkt og fortegnelser satt opp. Alle papirer, filmer, dagbøker og opplysninger av enhver art ble samlet og pakket for forsendelse. Instrumenter, maskiner og utstyr ble samlet og transportert til havnen for å sendes til England eller Barentsburg. Tyskerne var glimrende utstyrt og hadde 300 pct. reserve av alt. Det vi ikke kunne vente å få fraktet med undervannsbåten ble ødelagt. Det er ganske forbausende hva en kan finne når en kommer overraskende på en fiendtlig stasjon. Hvem skulle f. eks. ha trodd at vi her oppe i ødemarken bl. a. fant en trykt fortegnelse over admiral Canaries spionagenter, eller Bucharts meteorologiske medarbeidere over hele verden, eller filmer om

nye metoder for framstilling av vannstoff, nye modeller for bensinkanner m. v.

Det ble forbausende mange kilo tilsynelatende verdifullt stoff for N.I.D. fra denne lille stasjon.

I juli brente vi innlandsstasjonen og slo leir i Signehavn. Vi fikk øye på undervannsbåten kl. 23. Kommandør Bredsdorff var selv med. Et par timer senere var godset og vi selv ombord i «Seadog», den siste hytte stukket ibrann, robåter sloppet og gummiåsen senket. Neste middag var vi tilbake i Barentsburg etter en tur som vi ser tilbake på med takknemlighet.

Jeg sluttet rapporten min med å anbefale at den fem mann sterke vakt ble påskjønnnet for hengivenhet, mot, initiativ og dyktighet som hadde resultert i erobring av den fiendtlige meteorologiske stasjon i Signehavn.

Jeg nevnte også at alle offiserer og menn på den første og den annen ekspedisjonstur hadde vist enestående hengivenhet, mot og utholdenhet. De hadde alle vært strålende, og jeg er takknemlig for å ha fått anledning til å arbeide med menn av en slik støpning og utholdenhet.

Et fly hentet oss den 7. juli, og ved ankomsten til London ble vi møtt med følgende signal fra C in C, — Home Fleet, Admiral Sir Bruce Fraser: «Delighted to hear of Your safe returnal.»

Royal Navy husket og hjalp oss alltid.

Horten, 3. juli 1947.

E. Ullring.

Svalbard etter krigen.

Av bergmester Gunnar Aasgaard.

Polarårboken av 1945 har artikler av ingeniør Sigurd Westbye om Svalbard i krigssonen og om direktør Einar Sverdrup, som falt på sin post der oppe. Og en artikkel av H. C. Hansen handler om da Svalbard igjen ble norsk. Dette var våren 1942 da direktør Sverdrup gikk ned med «Isbjørn» som ble truffet av tyske bomber. Men trass i dette slaget ble som Hansen forteller, tyskerne drevet ut fra det sentrale område på Vest-Spitsbergen, hvor de fleste kullgruvene ligger. Men krigen fortsatte, og tyskerne gjorde tallrike forsøk på å ta Spitsbergen igjen, eller iallfall å få ødelagt gruveanleggene. Det lyktes dem også å få gjemt bort værvarslingsstasjoner på avsidesliggende plasser i Svalbard-distriktet.

Hansen og Westbye har gitt oss de viktigste hendelser. Men det var stadig treffninger der oppe, og de militære arkiver kan kanskje nå løfte litt på sløret for Svalbards krigshistorie 1941—1945. Kunne ikke det være en oppgave for Polarklubben? Der er nok av spennende stoff, og hvis det britiske Admiralty — som sikkert har det meste — ville slippe ut litt, så kunne vi få lese tyske dagbøker fra Svalbard, og få høre om slipp av automatisk værvarslingsstasjon med mannskaper og fullt utstyr fra fly, om brenning og

sprengning av fangsthytter selv langt nordpå. I det hele tatt kunne vi få høre om litt av hvert som forbauset oss da vi kom nordover igjen i 1945, bl. a. om en tysk værvarslingsstasjon som var blitt ødelagt våren 1943 i Signehamna i Krossfjorden. Flere kan være gått samme veien. Men 4 stasjoner var i drift da overgivelsen kom, nemlig på Bjørnøya, Hopen, i Stormbukta ved Sørkapp og Rippfjorden på Nord-austlandet.

Det var vanskelig å få båttilighet denne første sommeren fra Norge til Svalbard. Til slutt ble det slik at direktør Lindholm, berging. Brodtkorb (nå adm. dir. i Store Norske) og jeg måtte få ordnet oss med fly for i det hele tatt å komme oppover i tide. Den 19. juli 1945 fløy vi i en «Catalina» i den militære flyrute til Tromsø, en herlig tur over et solbeskint Norge. Flyturen tok 6 timer fra kl. 9—15, og vi overnattet på Skatøra Flyhavn for å fortsette til Longyearbyen dagen etter.

Ettermiddagen ble benyttet til konferanser med admiral Danielsen og skipsreder Brox om en felles inspeksjonstur rundt Vest-Spitsbergen, som jeg hadde foreslått for Departementet og for Marinens Overkommando. Begge var enige, idet man snarest mulig måtte få gått over samtlige beboelsesplasser for å se hva som var ødelagt, og om der var andre tyske anlegg som enda ikke var kjent. Turen ville bli forholdsvis rimelig, med halvparten av omkostningene på hver. — Jeg hadde fått M/S «Maiblomsten» på hånden, og Marinen hadde nok av proviant og utstyr, så der skulle ikke store foranstaltninger til for å komme avgårde. Men turen ble dessverre ikke noe av på grunn av et forvansket telegram.

Med den militære flyrute til Tromsø hadde det vært

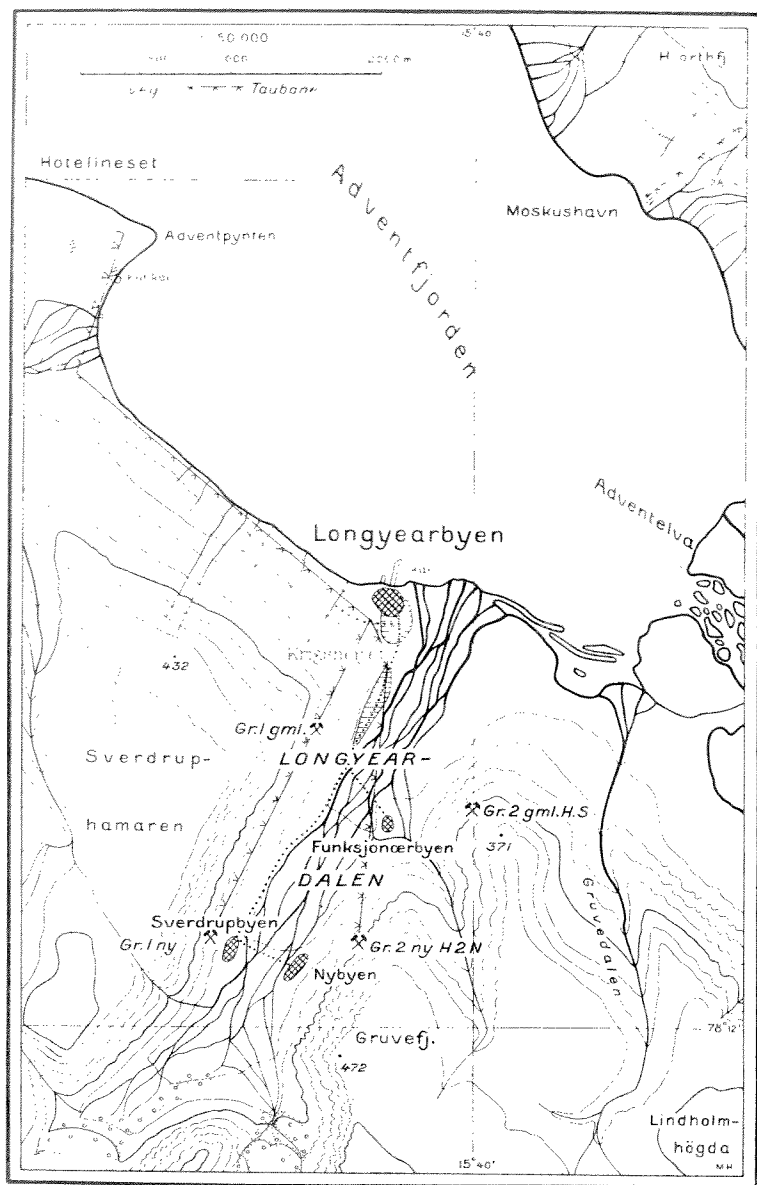


Oversiktskart over Svalbard, unntatt Bjørnøya. (Ved R. Lyngås.)

med atskillige utenlandske offiserer, som var vilt begeistret for den strålende turen. Neste morgen fortsatte vi tre nordmenn alene. Vi hadde med oss endel pumpemaskineri til de nyanskaffede sentrifugalpumper for slukking av brannen i kullgangene ved Gruve II i Longyeardalen. — Været var fortsatt fint, men halvveis til Bjørnøya møtte vi tåke. Vi peilet Bjørnøya i radar og kom riktig fram til Sørkapp. Men der lå tåken helt ned til sjøen, og der var samtidig

sterk vind med snøsludd. Det var umulig å få landkjenning, og løytnant Ness gikk derfor opp i 7000 fots høyde innover landet og søkte med radar, og kl. 13 kunne han melde at nå var vi over Longyearbyen, (de hadde også ganske riktig hørt oss der nede). Vi passasjerer var overbevist om at vi nå måtte returnere til Tromsø, for hele landet var dekket av tåke, og et par hull som vi passerte var ikke tilstrekkelig store til at vi kunne gå ned. Men løytnanten mente han ville gjøre enda et forsøk ved å gå ned til sjøen, da han nå var helt sikker på hvor vi var. En stund etterpå fløy han inn i en fjord, som viste seg å være Bellsund, og så bar det oppover langs kysten og innover Isfjorden. Her inne lå heldigvis tåken høyere, og vi så røyken fra de enda brennende kullagre i Barentsburg og Grumantbyen. Da vi sank ned over Hotellneset var det bare ruiner og en stor svart tomt, men ingen røyk. Kullene var helt utbrent, av 140 000 tonn lagret i 10 meters høyde var bare litt slagg og koks igjen. Vi kom inn til *Longyearbyen* og landet ved Gamlekaaien kl. 13.30 etter 5½ times flytur fra Tromsø. Der var lagt ut bøye, men sjefen torde ikke ta risikoen ved å vente der oppe to dager på Brodtkorb, men reiste etter en kort hvil tilbake til Tromsø.

Vi ble forbauset ved å finne en håkjerringdamper og to små fangstfartøyer ved kaaien. Jeg trodde ikke at der fantes olje ennå i Nord-Norge til slike Svalbard-ekspedisjoner, og jeg beklager den dag i dag at jeg ikke straks innsiperte skøytene. Jeg kunne ikke unngå å tenke på historiene om all «bergingen» omkring på Spitsbergen-anleggene etter forrige krig. — Vi ble imidlertid forsikret at det bare var uskyldige skøyter på småfangst, men den ene skipper måtte iallfall senere innrømme overfor politiet i Tromsø at han



Oversiktskart over anleggene ved Longyearbyen høsten 1948. Driften har bevirket at bebyggelsen er trukket innover dalen. Her er den største norske befolkning på Svalbard, og som sete for den øverste administrasjon er Longyearbyen hovedstaden for øygruppen. (Ved Norsk Polarinstitutt.)

hadde hatt ombord en rull linoleum, som viste seg å være revet av stuegulvet i direktørboligen, «Nordpolbaren», i Ny-Ålesund. — Men denne verdens nordligste by hadde dog, som vi senere skal se, sloppet forholdsvis billig fra krigen, sammenlignet med gruveanleggene i Vest-Spitsbergens sentrale kullfelt.

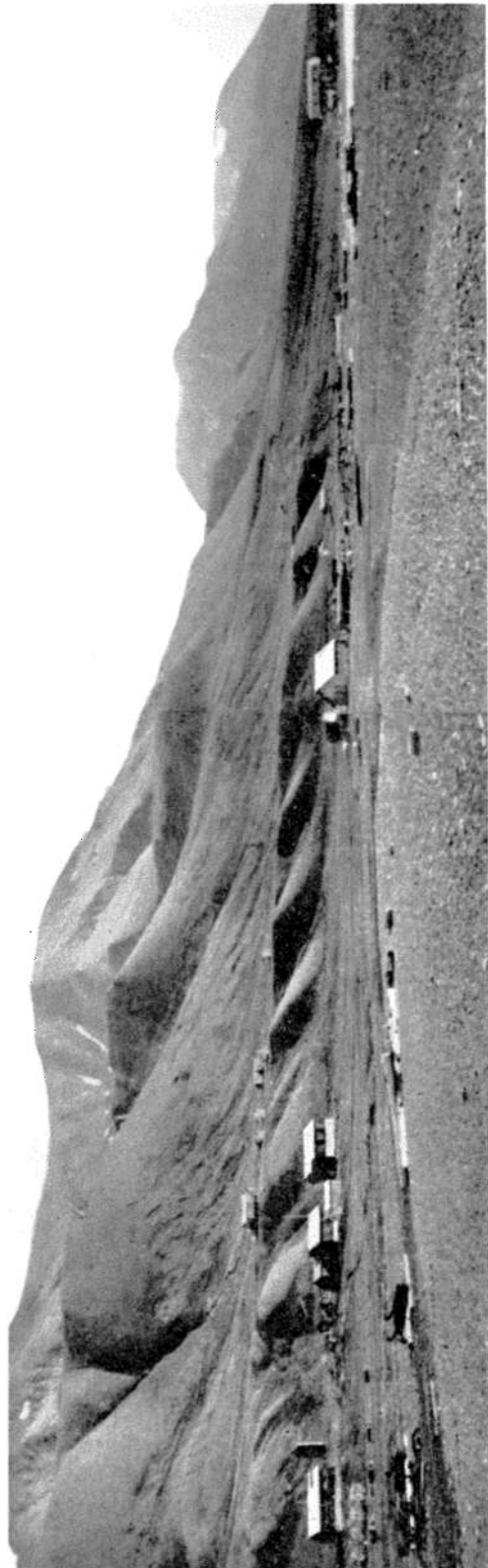
Fra gamlekaiaen ved Longyearbyen griner brannruiner mot oss, til høyre den gjennomhullete kraftstasjon — hvor forresten den innerste dampkjel viste seg å være intakt — og til venstre de svarte tomtene etter de brente opplag av tømmer og props og av fryseri- og lagerbygninger. Men lagerhusene lenger innover langs stranden sto igjen, og meget verdifullt reservemateriell for gruvemaskinene var på denne måte reddet. Og like forbausende var det å se den store «Sentralstasjonen», samlingsstasjonen for tauhanen, sto urørt oppe på brinken. Den er vel det viktigste punkt på banen, og de som hylder «brent jords politikk» skulle vel egentlig ikke ha latt *den* stå igjen. — Jeg tror imidlertid jeg har funnet forklaringen på hvordan disse anleggene var blitt spart. I en billedserie fra «Hamburger Illustrerte», som jeg senere fikk overlatt av garnisonsløytnant Klunderud, så man først hvordan lederen av skytningen fra de tyske jagerne gned seg fornøyd i hendene over sine gode treff. Da var tømmerlagrene og de nærmeste lagerhusene samt sysselmannsbolig og formannsboliger oppe på brinken skutt i brann. I neste bilde er de tyske tropper oppe på brinken, og så kommer 3 bilder av brannen fotografert fra de tyske krigsskip. En ser der hvordan røyken siger utover fra Adventdalen og til slutt helt skjuler bl. a. «Sentralstasjonen». Vinden har altså reddet de innerste lagerhusene, og røyken har skjult «Sentralstasjonen», så

den fikk stå i fred. Selv nordmennene trodde at «Sentralstasjonen» var i brann, for den vistes som gjennom et ildhav da de trakk seg tilbake innover dalen. -- Det var antagelig flammene fra sysselmannsboligen som lyste over stasjonen. Betjentboligen og stab buret hadde fått stå i fred. -- Lengere oppe i Longyearbyen sto bare det gamle kontoret og formann Pedersens bolig, det såkalte «Ahlmann»-huset fra Nordaustlandet, og det gamle sykehuset tilbake; foruten, som en parodi, det lille skuret merket «brannredskaper», samt det tidligere postskuret og den gamle vaskeribygningen, og alle deene. Ellers var det bare skorsteinspiper og murblokker som markerte de forskjellige hus.¹⁾ Tyskerne hadde antagelig delt seg og tatt øvre og nedre del av byen. De hadde tent på en madrass i Sykehuset, men det ble reddet, og likeså «Ahlmannhuset» og den gamle kontorbygningen.

På den andre siden av dalen ulmet det enda i ruinene etter den gamle taubanestasjon ved Gruve II, og røk og damp drev utover fra brannsløkningen på kullgangene ved det nye stollinnslaget H2N, rett overfor Sverdrupbyen. Disse to anleggene var skutt i brann fra jagerne med branngranater. --- I Sverdrupbyen var heldigvis «bare» en barakke og en dobbeltbolig for ingeniørene brent. Tyskerne var akkurat så vidt kommet fram til byen og hadde begynt å kaste håndgranater inn i de første husene, da fløytesignaler fra krigsskipene kalte dem tilbake. De torde ikke bli lenger av frykt for at den britiske flåte kunne komme og avskjære dem tilbakeveien.

Det var atskillig granatskade på de andre bygninger der inne, men garnisonen fikk dog tilstrekkelig

¹⁾ Jeg henviser til ruinbildet i Westbys artikkel i 1945-boken s. 49.



plass i de to gjenstående 60-manns barakker og i arbeidermessens beboelsesrom. Der var plass til omkring 130 mann. Og dessuten var der plass til en 40—50 mann i de tidligere nevnte gjenstående hus i Longyearbyen, men det ble verre med plassen etter hvert som Store Norske fikk opp flere av sine folk til brannslukning og gjenoppbygging. Garnisonssjefen gikk med på å flytte sin styrke over til Moskushamn, hvor bebyggelsen var forholdsvis urørt, bare endel skadet av granater. — Den 1. juli var garnisonsstyrken trukket over, og Store Norske fikk mere plass til sine folk.

Først og fremst gjalt det å få slokket brannen i kullgangene. Her hadde de tidligere gruvemannskaper, som var sendt over høsten 1944 under militær kommando, gjort et glimrende arbeide med de små hjelpemidler de hadde. Kledd i asbestdrak-

ter hadde de hakket ut de brennende kull, og kunne bare sprøyte på litt vann en gang imellom fra smeltet snø. Da vi kom opp, var to 6" sentrifugalpumper satt i gang, og kunne pøse sine vannmasser innover brannstedene. Det var lyktes å få kjøpt dem i Storbritannia våren 1945 og få dem over tidlig på våren, men det hadde vært atskillige vanskeligheter med monteringen, og endel maskindeler viste seg å mangle. Det var dem vi hadde med i flyet; men de hadde fått laget forskjellig nødutstyr og hadde fått pumpingen i gang. Det var intet tapt, for flommen kom ikke før i midten av juli. Det var sen vårløsning. — Værst var brannen inne i en ca. 30 meter lang prøvestoll på øvre kullgang. Folkene var begynt å bygge seg gjennom rasene i munningen av stollen, men det var et livsfarlig arbeide på grunn av store blokkfall og fare for ytterligere ras fra berghammerne ovenfor, så jeg måtte stoppe denne driften. Selv om det ville ta meget lengre tid, var det sikrere å drive en stoll rundt brannstedet og avgrense det. Fjellet var nemlig så sprukket at det ble lufttrekk, og vannet rant ned uten at brannen ble slokket ordentlig.

Jeg kan nevne at marinebåten «Heimdals» hadde vært oppe med flere slokningsmannskaper fra Norge, men det var mange slags folk, de fleste helt uvant med gruvearbeide. Noen få av dem la seg straks på «berging» fra depoter og utstyr i hyttene innover Adventdalen, så det var bare å få dem nedover igjen med første båttillegget. — Ved siden av brannsløkningen gikk man løs på gjenoppbyggingen i Sverdrupbyen av barakke 1 som var brent; dessuten ble to nye barakker for 60 mann satt opp utover sommeren 1945, foruten diverse lagerskur i Sverdrupbyen og ved sjøen. Dette var barakker som var innkjøpt i

Sverige ved selskapets ledelse i London. I alt hadde Store Norske kjøpt 41 barakker til midlertidige boliger og lagerhus i Longyearbyen og Sveagruven, som man visste var helt nedbrent av tyskerne sommeren 1944.

Fra Sverige var det også kjøpt en ny Ljungbergs dampturbin på 3000 kW. I London var innkjøpt nytt lagrings- og lastemaskineri for Hotellneset, hvor alt var i ruiner siden angrepet i 1943. Videre var kjøpt en ny jernstrammestasjon for taubanen, istedenfor den som var ødelagt av de allierte under evakueringen i 1941.

Under oppryddingen i kraftstasjonen viste det seg, som før nevnt, at den innerste og nyeste dampkjel var praktisk talt intakt, og den 14. oktober ble kraftstasjonen satt i gang. Selskapet hadde også vært så heldig å få kjøpt tre Baldwin diesellaggregater på 350 kW hver, hvorav det ene ble montert som reservestasjon i Longyearbyen, og de to andre ble sammen med to Atlas diesellaggegrater, på 150 kW hver, montert som midlertidig kraftstasjon ved Sveagruven.

Av kullagret på Hotellneset, på 140 000 tonn i 10 meters høyde, var bare 1 meter tykt lag av slagg og koks igjen. — Dette lag måtte først skrapes vekk før man kunne gå i gang med monteringen av det nye lagrings- og lastemaskineriet, som kom opp fra British Rope-way senhøstes 1945. Det var beregnet på lasting med to store skrapere istedenfor den tidligere heisekranen. Derved sparte man atskillig på selve «anlegget», og man fikk et mindre kraftforbruk, samtidig med at man iallfall kunne laste med én skrape om den andre trengte reparasjon.

Driften i Gruve I ble gjenopptatt i midten av oktober 1945, så snart kraftstasjonen var kommet i sving.



Barentsburg under gjenoppbygningen august 1947. (Ved G. Aa.)

— Anlegget med silo og taubanestasjonen der inne hadde tyskerne ikke fått ødelagt. Det lå så vidt dekt av fjellet at de tyske krigsskipene ikke hadde kunnet nå det med sine branngranater. Det viste seg også, at intet var ødelagt inne i gruvene eller av gruve-maskineriet, hverken i Gruve I eller Gruve II. Alle maskiner kunne brukes etter overhaling og oppussing.

Taubanen og de nye stasjonene på Hotellneset ble også ferdigbygget utpå vinteren 1946. I mellomtiden ble de første kullene fra Gruve I foreløpig lagret på den såkalte «Bytippen» ved «Sentralstasjonen» og deretter på «Nordmannstippen» på Hotellneset.

Til lastingen fra det siste sted ble der vinteren 1946 bygget en indre provisorisk kai for skrapelasting fra «Nordmannstippen».

Kaien nedenfor Nordmannstippen ses helt til høyre på bildet med det nye lagrings- og lasteanlegget, side 48.

Jeg hadde allerede i april 1945 fra London forsøkt å få den tidligere sysselmannskøyten, M/S «Svalbard», friggitt av de britiske marinemyndigheter. Den var etter evakueringen blitt brukt som «havnebåt» for allierte krigsskip i Reykjavik. Men først i midten av juni kom den avgårde og kom til Longyearbyen

den 20. august. I mellomtiden fikk jeg leilighetsvis følge med M/S «Skandfer», som garnisonen hadde leiet til foreløpig bruk.

Det meste av motorbåtflåten i Longyearbyen var blitt ødelagt allerede under evakueringen, samtidig med at alle bensin- og oljefat var tømt ved at det ble hugget hull på dem. Senere var også de fleste av båt-nøstene blitt brent. —

Før evakueringen forsøkte jeg å få den gamle bergmesterskøyten satt på land ved Moskushavn, men den kom ikke lenger enn halvveis opp i fjæren, og jeg fant den igjen med sidene sprengt av isen. Men hadde vi fått den på land så var den vel også blitt en skyteskive for tyskerne slik som M/S «Binna» og M/B «Svenør», som var gjennomhullet av granater. — Den øverste bordveggen på taubanestasjonen i Moskushavn hadde antagelig vært en fin blink, jeg talte ikke mindre enn 23 granathull der, men underetasjen, hvor maskineriet sto, var i full stand. Taubanen hadde vært kjørbær hvis ikke kablene var blitt ødelagt av et tysk fly som ble tvunget ned og som hadde gått hodekuls bortover bakken ovenfor bebyggelsen. Restene av flyet og fire graver minner om den hendelsen. — En nedbrent hytte, Kristoffersens, innenfor Revneset ble brent under et tysk angrep, men ellers har vi lite å holde oss til når det fortelles om sjøfly som var ødelagt og undervannsbåter som var skutt i senk, bl. a. en utenfor Grumant. Dette er også hendelser som man vil kunne få nærmere greie på gjennom en Svalbards krigshistorie.

Tokter ble foretatt rundt til anleggene og til hus og hytter i Isfjorddistriktet. — De norske anleggene ved gipsbruddene i *Skansbukta* og *Schoulzhavna* og den gamle skotske *Brucebyen* var ikke ødelagt. Det nye



Grumantbyen 27. august 1943.

(Ved G. Aa.)

russiske anlegget ved *Pyramiden* innerst i Billefjorden var også omtrent urørt. Alle dørene var dog brukket opp, og det var stjålet klær og tobakksvarer. Dette kan skyldes både tyskere og nordmenn. Det fortelles at den første norske ekspedisjonen hadde funnet noe tikkende tysk apparatutstyr der, visstnok for automatisk værvarsling (?) Det lå nå en bunker et stykke utenfor kaien, antagelig oppmurt av norske vaktmannskaper.

De to andre russiske anleggene, som ligger lenger ute ved Isfjorden, Grumantbyen og Barentsburg, var derimot blitt helt ødelagt, dels under evakueringen, og dels under de tyske angrep i 1942 og 1943. I *Grumantbyen* sto bare tre små lagerhus nede ved sjøen urørt. Resten var nedbrent, unntatt grisehuset som dog var splintret av en granat i den ene enden, og så stigerkontoret oppe ved den gamle gruveinngangen, hvor den norske garnisonen hadde opprettet en bistasjon. *Barentsburg* ved Grønfjorden var helt

nedbrent. Garnisonen hadde bygget en liten bunker i Barentsburg for vaktmannskapetene, og de hadde også bygget et hus på 4--5 rom ute på *Kapp Heer* (Schacht V) som «Tirpitz» hadde rasert med sitt stor-skyts. Lange strekninger av jernbanecoverbygget inn til Barentsburg, 3 km., var nedtrykt av snøen. --- De falne norske ligger begravet i utkanten av byen.

Innenfor Barentsburg ligger *Finneset* med den gamle hvalstasjonen, hvor vi også hadde den første *Svalbard Radiostasjon*. Alt var nedbrent unntatt et lite skur ved branntomten etter radiostasjonen. Men den gamle *Ankerske anneksjonshytten*, som ligger et stykke lenger syd oppe i fjellsiden, var urørt, men meget medtatt av vær og vind. Heller ikke de øvrige hytter innover Grønfjorden var ødelagt, og ved Isfjorden ellers var bare en bistasjon, *Hagahytten* ved Nordfjord, brent. Ellers sto hyttene. Og flere av dem, f. eks. på Kapp Bohemann, Skansbukta, Kapp Laila og Nøis' hovedstasjon i Sassenfjorden, var blitt brukt av garnisonen, og var tildels godt utstyrt med proviant og køyklær. — Stiger Lunds hytte i Adventdalen, på ryggen mellom Dal 1 og Dal 2, var blitt utvidet av tyskerne og brukt som *radiostasjon*, og nedenfor her hadde også tyskerne opprettet en *landflystasjon* etter at — som en Hopen-tysker har fortalt — to sjøfly var blitt ødelagt under landing på Adventfjorden. Ruinen av et tysk 2-motors fly står ennå på flyplassen, og det lå et lag av halvråtten kaffe i et skur som tyskerne hadde satt opp for sin transport av proviant til Norge fra de gjenværende lagre i Longyearbyen.

Mange av de andre hytter innover Adventdalen og sidedaler var brukt som stasjoner for garnisonen, for jakten og som tilfluktssteder hvis garnisonen igjen



Sveagruven 1947, Vestgruven t. v.

(Ved G. Aa.)

skulle bli tvunget ut av Longyearbyen. Her innover dalene var det at de første «bergerne» fra Longyearbyen hadde gjort så god fangst, og ånden var fremdeles at «når det var fra de militære», så var det bare å forsyne seg.

Den 3. august 1945 gikk «Skandfer» med garnisonssjefen og en mindre styrke til Sydkapp og Hopen for å hente de tyske værvarslingsmannskapene. På Hopen fant han 4 tyskere, og i Stormbukta ved Sydkapp 2 norske nazister, som alle ble tatt med til Moskushavn og senere sendt til Norge. — Tyskerne var velfødde og godt utstyrt, de to nazistene hadde det skralt nok.

Anleggene og bebyggelsen ved *Sveagruven* var som nevnt helt ødelagt av tyskerne i august 1944. En norsk inspeksjonsbåt med 4 mann som skulle inn for oppmåling møtte en u-båt i Akseløysundet, det ble en ulike kamp, nordmennene kom seg i land, men telegrafisten falt. Motorbåten var det ikke stort igjen av. De tre som klarte seg, måtte gå om Barentsburg tilbake til Longyearbyen.

I Sveagruven hadde tyskerne øyensynlig tatt seg god tid og brent alt, unntatt den gamle falleferdige taubanestasjon oppe ved gruve, og et lite lagerhus som sto i nærheten. Dette ble kvarter for de første norske tømmermenn som kom i midten av august 1945 for å reparere såpass på kaien at man kunne få materialer i land. Tyskerne hadde heldigvis ikke satt fyr på de to små kullagrene ved Vestgruve, ellers hadde vel kullgangen blitt satt i brann her også.

I løpet av 1945/46 ble det ved Sveagruve satt opp omkring 35 svenske barakker til boliger, sykehus og lagre samt en kraftstasjon med de tidligere nevnte 2 Baldwin- og 2 Atlas-aggregater. Ved nyttår 1946 kunne driften i gruve begynne.

Ny-Ålesund hadde, som jeg før nevnte, sloppet lettere fra krigen enn Store Norske's anlegg ved Longyearbyen og Sveagruve. — Kingsbay-selskapets første ekspedisjon kom opp den 13/8 1945 og de 4 vaktmannskapene kunne da trekkes tilbake. Vakt-sjefen hadde rapportert at der var rundstjålet og ødelagt, og beskrivelsen var ikke overdrevet. 2 dobbelt-boliger, sykehuset og den gamle kraftstasjonen var nedbrent, og den største barakken, som hadde vært innredet som «Nordpolhotell» under driftsstansen, var stygt skadet av en granat som hadde slått inn 1/4 av taket. Meget av det kostbare innbo var ødelagt av granatsplinter og av vannskade. — Det var atskillig granatskade ellers i byen også, og en masse vinduer var knust, men dette var besørget allerede i 1941, da kanadierne meget enkelt lot det ene av de to sprengstofflagre gå i luften. De hadde visst ikke trodd at den gamle karbonitten skulle ha slik kraft, men så brente de resten med forsiktighet.



Funksjonærbyen 1948 med kontor og sykehus.

(Ved G. Aa.)

All lettere redskap, sengetøy o.s.v. var stjålet, og det viste seg at den tidligere omtalte linoleumsrull var tatt tvers over stuegulvet i direktørboligen, som hadde vært «Nordpolbar». Det fantes bare litt dekketøy igjen i arbeidermessen, så selskapet måtte låne ombord i lastebåtene inntil det nødvendigste kunne fås opp med neste båt. Her fantes ikke så meget som en skrunøkkel, så det var ikke så greitt å starte arbeidet igjen. Det var ikke medsendt noe større av redskap og utstyr fordi det var rapportert etter marinebåten «Heimdal»s inspeksjon om våren at der var bra forsyninger. Det er derfor sannsynlig at de norske skøytene eller eventuelt andre fremmede hadde vært der på «berging» etter «Heimdal». Det burde allerede den gang vært gjensatt militærvakt, men ingen tenkte vel på at der skulle komme ransmenn straks freden kom.

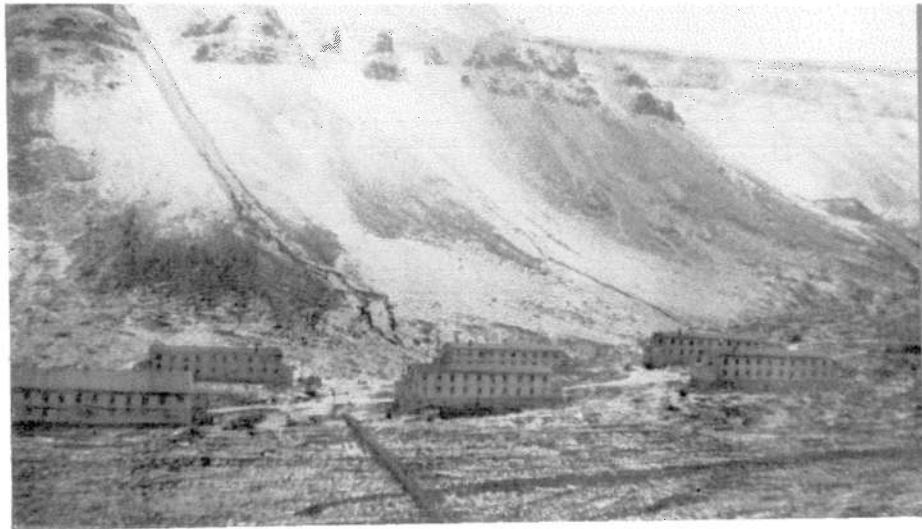
I Ny-Ålesund var den «nye» kraftstasjon for en stor del blitt ødelagt da evakueringsoldatene skulle gjøre noen mindre sprengninger inne i stasjonen for å ødelegge maskineriet. De la i sprengstoff så en del av betongveggene også rauset ut. Imidlertid viste kje-

lene etter den gamle stasjon seg å være brukbare, så de ble besluttet flyttet ned for midlertidig drift av et dampturbin-aggregat på 600 kW, som var innkjøpt fra Sverige av selskapets midlertidige styre i London.

En meget vesentlig fordel var at lastekaiaen sto urørt i Ny-Ålesund. Begge lokomotiver var også noenlunde i orden, og der fantes atskillig utstyr av gamle heiser, motorer og vifter. I den gamle butikkbygningen lå der igjen en del gammel proviant, hvorav en del var brukbar. 5 svenske barakker ble oppsatt og innredet til sykehus, barakker og forsamlingshus.

Den nye Ester II synk som var påbegynt i 1941 og neddrevet til et dyp, etter fallet, av ca. 150 meter og med diverse oppfaring i forskjellige etasjer, viste seg å være helt full av is og vann, så det gikk langt ut på høsten før selve gruvedriften kunne gjenopptas. — Til foreløpig kraft hadde selskapet anskaffet en del 15 og 25 kW bensin-aggregater, de fusket en del, men driften ble da holdt i gang gjennom vinteren til damp-turbinen endelig overtok utpå vårparten 1946.

M/S «Svalbard» kom til Longyearbyen først den 20. august 1945, og vi gikk da straks nordover for å undersøke om det var mye ødeleggelser på fangst-stasjonene, og om der fantes ukjente tyske anlegg. I Krossfjorden fant vi levningene etter den automatiske tyske værværslingsstasjon som var ødelagt av nordmennene i 1943, både den nybygde stasjonshytten langt inne på land og fangstmann Sverre Hansens bistasjon i Signehavn. Men vi fant at også Hansens hovedstasjon, en liten hytte ved *Ebeltofthamn*, var nedbrent, muligens som hevn for den ødelagte tyske stasjonen. Da det led så langt på året, rakk jeg ikke i 1945 å gå i land ved alle hyttene; tok derfor en ny inspeksjonstur i 1947, men møtte mye styggevær.



*Arbeidermessen t. v. og 70-manns-barakkene i «Nybyen» høsten 1948.
(Ved G. Aa.)*

Noen få hovedstasjoner og hytter var helt nedbrent eller sprengt, men de fleste sto. En del våpen og ammunisjon var forsvunnet, f. eks. fra Alfred Johanssens og Waldemar Kræmers hovedstasjoner, henholdsvis ved *Sydgatt* og Sallyhamn ved *Amsterdamøya*, men ellers var disse i orden. — Sigfred Kristoffersens hovedstasjon på *Biskayerhuken* var imidlertid nedbrent, og likeså en av hans bistasjoner i *Raudfjorden*, samt Nøis' ene hovedstasjon på *Kapp Roos i Woodfjorden*, og en dertilhørende bistasjon inne i *Liefdefjorden*. — Innover den lange *Wiedefjorden* så det ikke ut til å ha vært folk siden før krigen. Alle de gjenstående hytter var selvfølgelig sterkt medtatt av vind og vær etter å ha vært uten tilsyn i over 4 år. Også isbjørnen hadde gjort dyktig hærverk på mange av fangsthyttene, slått inn vinduer, splintret dører og bordvegger, ja sengetøy og klær var på sine steder dratt ut og rispet opp med skarpe klør.

Garnisonssjef Etterlid hadde ved forhør av tyskerne på Hopen fått opplyst at der skulle være bragt mate-

rialer nordover til *Nordautlandet* for bygging av en tysk værvarslingsstasjon der oppe, men de påsto ikke å ha nærmere kjennskap til om denne var blitt ferdig eller kommet i drift. Vi var med M/S «Svalbard» den 31. august 1945 utenfor Langgrunnodden på nordvesthjørnet av Nordautlandet og speidet innover fjordene med kikkert, men fant det ikke rådelig å fortsette ettersøkingen alene så sent på året, da det satte inn med tåke og snødrev i Hinlopenstredet. — Senere på høsten kom der imidlertid S.O.S. fra en tysk stasjon som viste seg å være gjemt inne i Rijpfjorden, og Marinekommandoen i Tromsø måtte sende M/S «Blåsel» dit opp omkring 10. oktober for å hente dem. Det var heldigvis usedvanlig gode isforhold og bra vær utover høsten det året så ekspedisjonen fikk utført sitt verv, men det var beklagelig at den tidligere nevnte foreslåtte kombinerte ekspedisjon ikke kom avgårde i slutten av juli. Vi kunne da ha gjort en grundig undersøkelse langs hele østsiden av Spitsbergen-øygruppen.

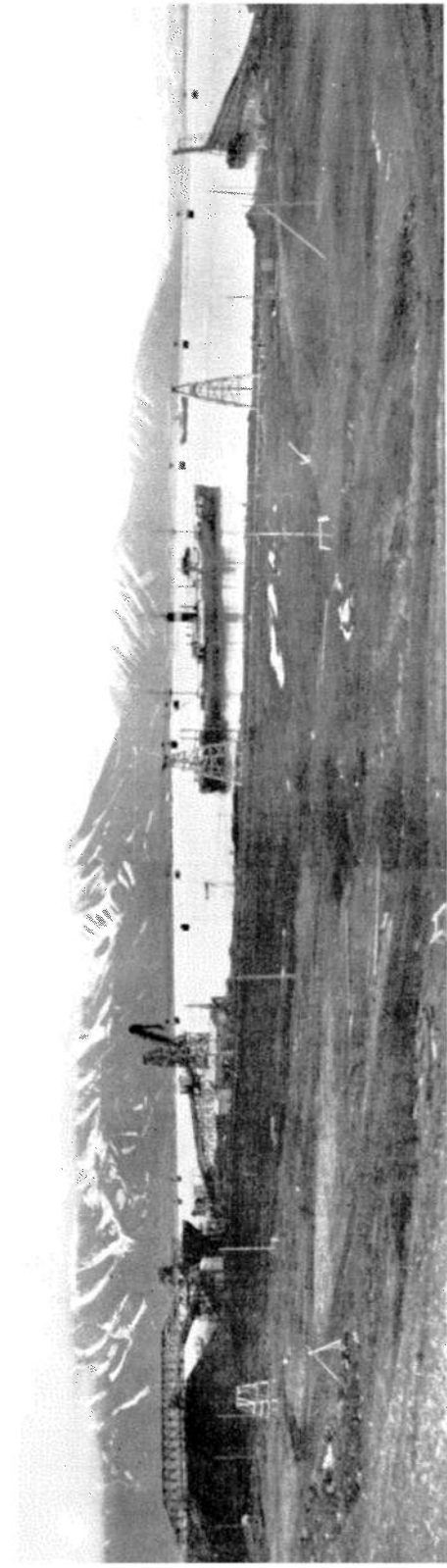
Det var som nevnt meget vanskelig å skaffe båter sommeren 1945, likesom leveransene av materiell og utstyr ble atskillig forsinket, deriblant også et hus som regjeringen før hjemreisen hadde bestilt i Sverige til foreløpig *administrasjonsbygning for Svalbard* inntil de ødelagte telegrafstasjoner samt sysselmannbolig og bergmesterbolig kunne bli gjenoppbygget. Bygningen, som var beregnet for senere permanent bruk, var ferdig til levering i Gøteborg allerede 31. juli, men den kom ikke til Longyearbyen før i slutten av september. Den kom da også under tak utover høsten, mens været vekslet med regn og snø og sterk kulde. — Ikke mindre enn 2 båter for Store Norske måtte returnere, D/S «Dronningen» og D/S «Kong

Dag». Den siste med 150 mann og atskillig maskineri og gruvemateriell. Den nye sysselmannen, Håkon Balstad, var også med ombord. — MKN i Tromsø hadde vært så velvillig å sende marinebåten «Molde» oppover for å hjelpe «Kong Dag» inn, men de fant den ikke i mørket og frosttåken. —

I de siste dager av november 1945 kom det melding fra Bjørnøya om at store ismasser omga øya og var i drift nordover, og vi måtte skynde oss å få de siste 4 båter avgårde for ikke å bli stengt inne. Blant dem var D/S «Sigrid» ved Ny-Ålesund. Denne hadde fått fortøyningswirer omkring propellen da stormen en gang slet den løs fra kaien. — Isbryteren «Åsenfjord», som hadde dykker ombord, kom seg til slutt ut av isen i Bellsund og inn til Ny-Ålesund og fikk hugget wiren over. Disse to båtene kom ikke avgårde fra Ny-Ålesund før den 5. desember. Isen hadde drevet vestover fra land, så det gikk heldigvis ikke som i august 1929. Da var Isfjorden blokert av isbaks i 2 uker, den kom også fra Storfjorden.

Alle disse vanskelighetene i starten gjorde at det nesten ikke ble noen kullproduksjon i 1945, men i de følgende år, 1946, 1947 og 1948, har gjenreisningen kunnet gå for full fart på alle anleggene.

Store Norske hadde besluttet seg til ikke å gjenoppbygge Longyearbyen på den gamle plass da det var for tungvint å komme til den tidligere nevnte hovedstoll H2N. De bygget en ny barakkeby nedenfor det nye gruveanlegget med seks 70-mannsbarakker, arbeidermessene, formannsmesse og «jomfrubur» for den kvinnelige messebetjening. Da det imidlertid er lite med byggegrunn her, ble sykehuset og kontoret med funksjonærmesse og 5 funksjonærboliger bygget opp i Vannledningsdalen. — Bare stall, fjøs og



grisehus, samt hundestasjon er blitt bygget opp igjen i den gamle Longyearbyen. — Ved Gamlekaiaen er det bygget en stor maskinmesse, og dessuten en rekke nye lagerbygninger, nytt stort verksted, og kraftstasjonen er bli utvidet med et damp-turbinaggregat på 3000 kW og en ny stor dampkjel.

Det gjenstår nå, for oppførelse i 1949, ny fryseribygning og nytt forsamlingslokale. I sommer skal også ny sysselmannsbolig bygges, og kirke og skole kommer forhåpentlig etter så snart det kan skaffes materialer. Stor messebygning er bygget på Hotellneset sammen med det nye lagrings- og lasteanlegg, som ble ferdig til bruk høsten 1946.

Ved Sveagruven er det, foruten de tidligere nevnte svenske-barakker, oppført 2 store nye 70-manns barakker, og i svenskehusene er innredet et bra sykehus, doktorbolig, for-



Kongsfjorden med Ny-Ålesund og gruvene t. h.

(Ved G. Aa.)

mannsholig, messebygninger og familiehus m. v. — Kaien er gjenoppbygget, og lastningen foregår med transportbelter fra det nye foreløpige lagringsanlegg ved Vestgruven. Produksjonen er foreløpig lagt an på ca. 100 000 tonn pr. år, men den kan om ønskes mangedobles når den store isbryteren — som nå endelig er bevilget — kommer i drift og kan holde Van Mijen Fjorden åpen i atskillig flere måneder enn nå. Isen kan nemlig, med de små isbrytere vi nå har, vanligvis ikke brytes opp før ut i juli måned, og den legger seg gjerne der allerede i oktober. Dette er på grunn av Akseløya som stenger fjordmunningen således at tidevannet ikke tar isen utover. — I Isfjorden derimot har isen meget vanskelig for å legge seg, og den brekkes lett opp i storm og driver ut av fjorden.

Norske Kullfelter A/S i Moskushamn har bare hatt en liten mannskapsstyrke til reparasjoner i 1945, og driften der er foreløpig utsatt, idet feltet ønskes nærmere undersøkt. Det er heller ikke opptatt noen drift ved gipsbruddene i Skansbukta eller Schoultzhamn. — Disse kommer forhåpentlig igang senere, men vi

har ellers all grunn til å være fornøyd med det gjenreisningsarbeide som kullselskapene har gjort på Svalbard etter krigen. Og den norske stat har hjulpet godt til med Svalbard-ekspedisjonene som har satt opp radiofyr og fyrlykter innover til alle anleggene og tatt opp igjen det vitenskaplige arbeide med sjømåling, kartlegging og geologiske undersøkelser e. s. v.

Den *norske* framgangen framgår best av nedenstående oversikt for disse 4 årene etter krigen.¹⁾

Ar	Produksjon	Skipning	Overvntn. norske
1945	6 037 tonn	294 tonn	1945/46 485
1946	96 434 »	62 732 »	1946/47 1 076
1947	342 114 »	277 327 »	1947/48 1 371
1948	428 434 »	414 655 »	1948/49 1 546

Vanskene var verst de 2 første etterkrigsårene, men så snart selve driftsanleggene var ferdige skjøt produksjonen i været, og i år håper vi å klare ½ mill. tonn, og kanskje mer, hvis alt går etter programmet og vi kan øke mere fra de nåværende anleggene. Når *isbryteren* kommer, skulle vi kunne komme opp i ca. 900 tusen à 1 mill. tonn, hvis vi *vil*. Det blir jo kullpriser, eventuell foredling o.s.v. som får bestemme det.

Vi har ikke fått noen sikre oppgaver over den *rusiske* produksjon og befolkning ennå. Russerne begynte først gjenoppbyggingen av sine anlegg i midten av november 1946, og har hittil hovedsaklig lagt an på gjenoppbyggingen av byanleggene, mens det bare har vært en mindre drift i gruvene, ved siden av geologiske undersøkelser. *Pyramiden* blir deres fram-

¹⁾ Før krigen var den norske produksjon opptil 300 000 t.



Russernes nye hovedanlegg *Pyramiden* under oppbygging sept. 1947.
(Ved G. Aa.)

tidige hovedstasjon der oppe. Der inne er oppført konsulat og nye store administrasjonsbygninger, barakker og lagerbygninger, samt dieselmotorkraftstasjon. Dertil er det satt opp ca. 25 små familiehuse. De skal være levert fra Finnland. Kullene tas ned til kaien på transportbånd, men selve kullastningen må ennå foregå over lektere, da der er så langgrunn. Barentsburg og Grumantbyen er også bygget opp nå, og inne i Colesbukta er det bygget opp en del store huse.

Russerne har oppgitt følgende *omtrentlige* tall for den samlede befolkning ved deres anlegg på Svalbard:

1946/47 ca. 600, 1947/48 ca. 1200, 1948/49 ca. 2400.

En del kullaster er sendt til Russland i 1948.

Jeg vil til slutt nevne at det ble for sent å få *fangstfolkene* opp høsten 1945, således som jeg hadde håpet. De hadde ikke fått sine krigsskadeerstatninger, og det ble for sent på året. Men i løpet av sommeren 1946 kom de fleste tilbake. Det vil være kjent at fangstmennene Alfred Johansen og Waldemar Kræmer, som først kom avgårde fra Tromsø uti oktober

1946, ikke kom fram til Spitsbergen, men ble drevet estover av is og storm hele vinteren, og fartøyet ble til slutt vrak. Fangstmann Kræmer og en kamerat døde ombord, men de andre kom seg i fangstbåter inn til folk på Novaja Semlja, og ble på den måten reddet.

Fangstresultatet har vært dårlig etter krigen på grunn av de lave skinnprisene. En hjelp for dem i de dårlige etterkrigsårene var de høye spekkprisene, og de som hadde rustet seg for snadd- og kobbefangst i sommertiden rettet opp atskillig ved den. Denne vinteren, 1948/49, er det bare 2 lag à 2 mann som overvintrer. Det er Hilmar Nøis i Sassenfjorden og fangstmannen og vitenskapsmannen Sigfred Kristoffersen på Biskayerhuken, hvor han har fått bygget opp en ny stasjon. — De av fangstfolkene som gjorde det best i 1946/48 var de som drev isbjørnjakt på Halvmåneøya og Edgeøya, med utbytte på 60—129 bjørn. — Det ligger imidlertid ingen i vinter på disse øyene. — Før var det en 20—30 fangstmenn som overvintret på Svalbard, og de kommer nok igjen til sitt harde men frie liv i en barsk men sterslagen natur.

Med amerikanske soldater på Grønlands innlandsis.

Av fangstmann Johan Johansen.

De 2 år etter 1940 som jeg tilbrakte mutters alene i Myggbukta ga meg foreløbig nok av det ensomme fangstmannsliv. Det hendte store ting ute i verden og jeg ville være med å bidra med min lille skjerv. Amerikanerne behøvde erfarne hundefolk ved sine avdelinger på Grønland så jeg kunne bli her nord. Livet på hundesleden hadde gått meg i blodet og jeg mente jeg trivdes best med det.

I 1943 kom jeg som hundekjører til B. I. C. D (Base Ice Cape Detachment) et stykke sør for Angmagssalik, omtrent der hvor Nansen og hans kamerater startet på sin berømte tur over Grønlands innlandsis i 1888.

Det ble mange og interessante oppgaver, fly forsvant, noen ganger fikk de sendt signaler så vi visste hvor vi skulle søke etter dem, andre ganger ikke og da ble det å lete omtrent som etter en nål i en høystakk. Alt gikk dog bra, det som kunne gjøres ble gjort og jeg var stadig på farten.

Jeg hadde mine 8 firbente kamerater fra Myggbukta med meg, de hadde vært mitt eneste selskap gjennom flere vintre og vi kjente hverandres nykker ut og inn. Vi hadde utstått mange harde tørner sammen og jeg visste jeg kunne stole på dem når det

riktig røynet på. Det var imidlertid en jobb som jeg særlig husker og jeg håper at grunnen til dette vil framgå av beretningen.

I juni 1944 kom et Catilinafly med 6 nye mann-skaper. Lederen for disse, løytnant D. var en egen-artet type, — innesluttet nærmest enstøring og det var ikke mange ordene som slapp ut av munnen på ham. Det ble imidlertid snart klart at det ikke var noen alminnelig sol- og sommerturist som nå hadde fått frosten helt inn i hjerterøttene, — som et eller annet uberegnelig militært lune hadde kastet på land her nord i ismarkene. Mannen var spesialist på værværslingens område og var sjef for en stor stasjon i U. S. A. i fredstid. Han dokumenterte seg snart som en første-klasses skiløper og han hadde en fysikk som jeg sjelden har sett make til. Når vi snakket om ham kalte vi ham alltid — the lone ranger —.

I juli fikk vi ordre om å oppføre en framskutt meteorologisk stasjon (advanced base) ca. 60 miles inne på iskalotten i en høyde av ca. 5000 fot. Inntil stasjonen var oppført skulle løytnant D. med 3 mann kjøre ut med 3 snøkryssere til plassen for det nye anlegg og her skulle de så sende værmeldinger hver annen time. Selv ble jeg sendt med hundespennet for å ettersøke 2 snøkryssere som siste høst ble forlatt langt inne på innlandsisen. Jeg hadde med meg en sersjant fra Utah, en uforferdet kar som passet ypperlig for tjenesten i polaregnene, han ordnet med vår transportable sender. Hver aften klokken 8 var vi forbindelse med hovedbasen. Vi var ute en uke, men det skulle mer enn alminnelig hell til for å finne igjen selv store ting etter en vinters snøstormer og vi meldte pass til hovedbasen. Vi fikk omgående ordre om å kjøre til løytnant D.'s stasjon og vente på nærmere

beskjed der. Været var fint og vi gjorde ikke veien lang.

Nå begynte snøballen å rulle. Gutta meldte at sjefen deres plutselig hadde forlatt dem aftenen før på ski med en svær oppakning av instrumenter og vitenskapelig utstyr; mat var det mindre med, men han hadde visst stappet noe sjokolade og pemmikan i lommene. Han ymtet om at han ville helt opp på toppen av iskalotten og ville drive systematiske målinger og brestudier hele veien og var været bra hadde han planer om å fortsette helt over til vestkysten. Det var en fantastisk plan og selv om fyren var bannsatt hard og helt fryktesløs, tror jeg ikke han hadde hatt mange sjanser for å klare det.

Nede på hovedbasen var gutta tydelig alterert og sjefen ikke minst. Ikke før var min ankomst rapportert før det innlöp ordre til meg fra selveste sjefen:

Joe from W. Proceed after Lt. D. and bring him back to his camp-if you have not food enough notify us at 11 00 Z— Entire party shall return here within next two days.

Jeg meldte at jeg var klar til start om 3 timer, hundene måtte ha en liten velfortjent hvil. Min venn Utah-sersjanten valgte å følge meg og jeg utstyrte oss for 3 uker, da jeg ville kjøre om så var helt over til vestkysten for å innhente ham.

Det var ingen sak å oppta forfølgelsen for sporet syntes hist og her og for hver miles var det plantet et lite flagg i snøen for navigeringens skyld. Noen steder var det gravet dype sjakter ned i snøen og her kunne vi se han hadde foretatt målinger. Vi kjørte 20 miles, tok oss så en hvil på noen timer og startet igjen med friskt mot. 5 miles lenger fram hadde han

hakkert ut en grav i snøen, akkurat passelig til å presse seg ned i og her hadde han øyensynlig tatt seg en ordentlig hvil, men han hadde fortsatt like ufortrødent. Vi drev på det hardeste vi kunne og 8 timer etter hadde vi ham i kikkerten. En bitteliten grå prikk brøt snømarkenes ensformighet langt, langt foran oss. Nå regnet vi ham for vår, — omsider.

Jeg hadde et lite håp at nå stanser han vel, han måtte nødvendigvis oppdage oss når han plantet sitt vanlige flagg og skulle peile det inn etter flaggrekken bak seg. Men nei, han fortsatte ufortrødent videre.

Vi var øyensynlig luft for ham. Jeg hadde ham i kikkerten rett som det var, han stanset med de vanlige mellomrom, grov sin sjakt, tok målinger og peiset på innover vidda helt uforstyrret. Jeg har gjennom mange år i polaregnene sett gutta ta mange sjanser, hardbarka karer som ikke var skvetne av seg, men maken til dette hadde jeg aldri sett. Uten telt og sovepose, bare med en liten coolman stove (en liten spritkoker) til å tine seg drikkevann og litt pemmikan og sjokolade i lommene, labbet dette menneske alene innover Grønlands innlandsis. Han var ingen alminnelig kjedelig selvmordskandidat, men en hardkniv av første rang som satte umåtelige krav til sin egen utholdenhet og viljekraft og jeg måtte beundre ham.

Utover dagen gjorde solen seg gjeldende mer og mer og føret ble tregere. Vi halte etterhvert inn på ham, hundene lå flate i selen og trakk og da de også fikk øye på den lille prikken foran oss remjet de av iver. Vi løp på ski ved siden av sleden med stav i ene hånden og tamp til sleden i den annen og vi måtte tøye på så svetten drev av oss.

Men plutselig stoppet han, hev av pakningen, tok fram spaden, grov ut sin seng og forsvant fra breens

overflate. Vi stoppet 500 m. ifra, satte hundene fast og slo opp telt.

Nå stod det verste igjen og jeg var ikke lite spendt da jeg ruslet bort til hullet som akkurat var stort nok til at han kunne presse seg ned i liggende stilling. Han lå og røykte på en sigarett og så ut som han koste seg svært. Jeg hilste — Good Evening, Lt. D. — den fryktelige gamin av en amerikaner sneglet lurt på meg gjennom øyenkroken og før jeg fikk fortsette sa han med godt spilt overraskelse — Good Evening, Joe, what kind of trip did you have.

Jeg fortalte ham mitt oppdrag og inviterte ham over til mitt telt. Han likte seg ikke riktig, men en god kopp kaffe tødde ham opp. Plutselig trodde han han hadde meg og spurte om jeg hadde ordren skriftlig og at han i tilfelle ville se den. Det fikk han og etter å ha overveiet saken en stund sa han: I suppose I will have to return now, but I will have another try.

Vi begynte turen tilbake neste dag og ankom til hovedbasen i god behold. Løytnant D. havnet ikke i kakebu i hvert fall, amerikanerne er ikke pedanter. Han søkte kort tid etter om å få gjøre turen til toppen av innlandsisen. Jeg kjørte ham opp, vi var godt utrustet og Lt. D. kunne drive sine vitenskapelige sysler under de beste forhold. Det ble en fin tur og jeg vet at han var godt fornøyd med det arbeid han fikk utført.

Litt om selfangsten og dens framtid.

Av banksjef Anton Jakobsen.

For å få et riktig bilde av norsk selfangst etter siste krigen, må vi se den på bakgrunn av driften over en noe lengere periode.

Og skal vi kunne gjøre oss opp en noenlunde begrunnet mening om næringens framtidsmuligheter, blir det nødvendig å gå noe tilbake i tiden og se hvorledes bedriften har skiftet gjennom tidene, med gode, slette og helt umulige fangstforhold som stoppet næringen og framtvang fredning ved opphør av fangsten på de enkelte feltene.

Selfangsten i arktiske farvann tok til i det 18. århundre. Det var kvalfangerne som kom til å interessere seg for selen, da fangsten på grønlandskvalen ikke lenger ga økonomisk utbytte.

På feltet ved Jan Mayen deltok selfangere fra England, Holland, Tyskland, Danmark og Norge.

Deltakelsen ble snart meget stor. Scoresby oppgir tallet i 1774 til 54 fremmede skuter.

I 1760 brakte 19 selfangere fra Tyskland 45 000 sel-skinn til Hamburg.

Den norske selfangst på dette felt sluttet snart.

Sven Foyn tok fangsten opp igjen i 1847, og allerede i 1855 deltok 13 fartøyer fra Vestfoldbyene i Vesterisfangsten.

I 1868 deltok 15 norske, 22 engelske, 5 danske og 5 tyske selfangere. Tilsammen 47 skuter på 2 å 300 tonn hver og med 45 manns besetning og 5—10 fangstbåter pr. skute. Altså en overmåte sterk beskatning av selbestanden på dette begrensede felt.

Nordlendingerne som fra 1800-tallet hadde drevet selfangst ved Spitsbergen deltok også med sine mindre fartøyer i fangsten ved Jan Mayen.

Edvard Johannesen fra Sandøyra i Balsfjord var den første som fanget klappmyss i Stredet. Sin første fangsttur dit gjorde han i 1874.

Fangsten gikk snart i mink, og nordmennene ble praktisk talt alene om fangsten etter noen år.

Den norske fangst på dette felt utgjorde i årene 1930—34 390 445 dyr og i tiden 1935—39 433 789 dyr, tilsammen 824 234 dyr i disse ti årene. Sikkert en for sterk beskatning. Der deltok fra 32 til 61 norske skuter pr. år i denne fangst.

Norsk fangst av sel i Østisen med Kvitsjøen tok til for alvor i siste halvdel av forrige århundre. Fangsten var liten til å begynne med, men steg hurtig og nådde toppen i 1925 med 323 040 dyr det ene året.

Fangsten tok senere sterkt av og var i årene 1935—39 bare 39 083 dyr pr. år i gjennomsnitt.

I tidsrommet 1921—30 fanget russerne 1 152 650 sel, eller 115 265 dyr pr. år i gjennomsnitt. Nordmennene fanget i samme tidsrom 1 824 950 dyr eller 182 495 dyr pr. år i gjennomsnitt.

På det tredje store selfeltet som er tilgjengelig for norsk selfangst, feltet ved New Foundland, var fangsten fra 1830 til 1860 gjennomsnittlig 500 000 sel pr. år. Fra 1880 gikk fangsten sterkt tilbake og utgjorde i årene 1928—36 ca. 170 000 dyr pr. år i gjennomsnitt.

Norsk selfangst ga i årene:

I gjennomsnitt.

1925/29 årlig	300 544	dyr til en verdi av kr.	4 330 000,00
1930/34 »	200 572	— » —	» 2 121 000,00
1935/39 »	136 759	— » —	» 2 083 000,00

For tiden 1935-39 var 60 % av fangsten grønlandssæl

37 % — » — klapmyss

3 % — » — storkobbe.

Av den samlede selfangst på disse tre felter hadde

Norge 41 % av fangsten.

New Foundland 36½ % — » —

Russland 22½ % — » —

Hvor stor selbestanden er på de 3 foran nevnte felter er ikke sikkert påvist. Den antas å være minst på de mer begrensede felt ved Jan Mayen, hvor den er anslått til ca. 200 000. Større ved New Foundland, hvor den er anslått til ca. 600 000 og størst i Kvitsjøområdet, hvor noen sier 1 000 000 og andre 10 000 000.

Det felt som har vært og i dag sikkert er sterkest beskattet er feltet ved Jan Mayen. Dette felt fikk en kjærkommen total fredning under krigen. Men skulle fredningen ha virket helt tilfredsstillende burde fredningen ha vært lengere så de unge dyrene kunne ha nådd forplantningsdyktig alder i større utstrekning enn tilfellet ble. Det ville sikkert ha kommet selfangstnæringen tilgode i årene framover.

I 1945 ble der heller ingen selfangst å nevne. Noen småfartøyer fra Tromsø brakte inn litt småfangst fra Spitsbergen. Det var det hele. Selfangerne ventet god fangst i 1946 etter den forholdsvis lange fredningen. Bare en mindre del av fangstflåten var i den stand

at den kunne gå ut. Fredningen av feltet og de få skutene skulle gjøre det sannsynlig at de få som kom ut kunne gjøre god fangst.

Men det ble en skuffelse for de aller fleste. Få skuter fikk fangst av betydning. Men dårlig vær under den beste fangsttiden får nok ta en god del av skylden for feilslått fangst det året.

Til Tromsø ble der i 1946 brakt inn av 22 skuter:

15 039	grønlandssel, derav	6 342	pels
8 265	klapmyss	»	5 134 »
2 598	storkobber		
90	hvalros		
55	levende bjørner		
311	døde	»	
354	snadd		

26 912	dyr, hvorav	11 476	pels.
--------	-------------	--------	-------

Dessuten 599 923 kg. spek til samlet innklareringsverdi kr. 1 395 071,00.

1947 brakte endelig våre selfangere tilfredsstillende utbytte.

Til Tromsø ble brakt inn av 31 skuter:

42 042	grønlandssel, derav	5 658	pels
19 094	klapmyss	»	13 758 »
2 290	storkobber		
182	hvalros		
24	levende bjørner		
163	døde	»	
261	snadd		

63 996	dyr, hvorav	19 416	pels.
--------	-------------	--------	-------

Dessuten 1 511 362 kg. spekk til samlet innklare-
ringsverdi kr. 5 151 404,00.

1948 ble også et meget godt år for mange, men flere
skuter hadde stygge havarier. Disse skuter fikk liten
eller ingen fangst, men store reparasjonsutgifter.

Der ble brakt inn til Tromsø av 38 skuter:

85 686 grønlandssel, derav	12 465 pels
23 888 klapmyss	» 12 026 »
4 221 storkobber	
7 hvalros	
33 levende bjørner	
375 døde	»
356 snadd	
114 566 dyr, hvorav	24 491 pels.

Dessuten 2 121 430 kg. spekk til en samlet innklare-
ringsverdi kr. 6 814 134,00.

Den knappe tid har ikke gitt meg høve til å få ma-
teriale over fangst som er brakt inn til Ålesund. Men
det kan vel bli noe i likhet med Tromsø.

Hvorledes tegner så framtia seg for norsk selfangst?

Feltet ved Jan Mayn tåler ikke i lengden den nå-
værende sterke beskatning. Det er derfor av den stør-
ste viktighet snarest mulig å få kartlagt bestanden
der, så nødvendig begrensning av fangsten kan finne
sted før det blir forsent. Feltet må beskyttes så det
også i framtia kan gi grunnlag for noenlunde sikker
drift for et rimelig antall fartøyer.

Feltene ved New Foundland og Labrador gir nok
selfangstnæringen muligheter for utvidelse i en rime-
lig utstrekning, men slett ikke ubegrenset. Feltene i
Nordisen og rundt Svalbard gir fortsatt muligheter

for lønnsom drift for de mindre selfangerne, men ikke for de større.

Bestanden av hvalros er jo praktisk talt blitt borte fra dette feltet. Storkobben er borte fra Vestspitsbergen og er blitt nokså enkeltvis på Nordspitsbergen. Feltet ved Storfjorden og Kong Karls Land med tilstøtende øyer nordover gir begrensede muligheter for et mindre antall småfartøyer. Kan de større skutene kombinere fangsten med håkjerringfiske er der måske en mulighet for lønnsom drift.

De norske selfangstrettigheter i Østisen—Kvitsjøområdet må derfor søkes hevdet så langt det er mulig, da dette område fortsatt gir de største fangstmuligheter.

Blir dette felt fortsatt lukket, vil norsk selfangst måtte regne med sterk nedgang i fangsmengden i nær framtid.

Visstnok er der muligheter for at teknisk-kjemisk behandling av fangsten kan nå derhen, at disse verdifulle produktene kan opnå betydelig større salgsverdi enn de har i dag.

Seloljen kan ved kjemisk behandling bli et høyverdig produkt med betydelig større salgsverdi enn den har i dag.

Pelsskinnene har jo vunnet seg et godt navn de siste årene, og jeg skulle anta disse fine skinnene kunne nå enda høyere i pris. Deres ypperlige egenskaper som pels skulle betinge det.

De andre skinnene vil sikkert også ved bedre behandling kunne stige ikke så lite i verdi. Firmaet Næsvold, Tromsø, har oppnådd meget gode resultater ved sin spesialbehandling av denne vare, og vil sikkert kunne nå lengere ved fortsatte forsøk.

Alt tatt i betraktning kan vi nok si: Vi har ennå

muligheter og skal gå på med friskt mot, men jeg tror vi gjør klokt i å vise en viss varsomhet ved videre utvidelse av selfangstflåten for tiden. Det blir sikkert også nødvendig sterkere å overveie hva vi skal gjøre for å verne om selbestanden, og jeg tror det vil vise formålstjenlig å ha et organ som kan ta seg særlig av denne side av saken, f. eks. et selråd.

Anton Jakobsen.

Jeg lenges tilbake

Noen minner fra fangstmannslivet i Nordost-Grønland.

Av Ottar Årsvold.

Jeg har aldri vært så glad i mitt liv som da jeg fikk vite at svogeren min endelig hadde besluttet seg til å ta meg med på overvintring til Nordost-Grønland. Han hadde nok hatt svære betenkeligheter, for jeg var bare 16 år; men jeg var stor og sterk for min alder og villig til å ofre alt for å komme bort fra det grå hverdagsliv og den forhatte skolebenk. Vi gutta hjemme i gaten leste alt hva Ingstad og Giæver skrev om det harde og barske villmannsliv i polaregnene, og vi levde med i fantasien. — Nå skulle jeg virkelig få oppleve det, og tanken på ville sledefarter etter isbjørnene fikk det til å krisle av spenning nedover ryggen på meg.

En sterkt begrenset plass gjør at jeg må innskrenke meg til noen episoder bygget på dagboken, og jeg håper at de må gi leseren et inntrykk av det frie jakt- og fangstliv i villmarkene i Nordost-Grønland.

— — — — —
Vi var oppdaget. Storoksen løftet hodet, veivet nasen fram og tilbake og søp inn veret, så jeg hørte det mere enn 100 meter unna. Jeg kan ikke nekte for at det kilte og krislet ekkelt nedover ryggen på meg, for det var min første ordentlige moskusoksejakt, og jeg visste at når vi hadde plukket ut det ene dyr vi

skulle ha, hadde jeg første skuddet, og nåde meg hvis det ikke satt der det skulle. Kompissen, en gammel «polarulv» med mange overvintringer på baken, var hard og skånselsløs når det gjalt god skyting.

Det var en vakker fin høstdag midt i september. Pakk-isen lå presset opp i stranden alle steder, og temperaturen kom ikke noe særlig over null. Rimkrystallene som ennå hang i gresset gjenspeilet den hissig-røde sol i et vell av farger, og i de solvendte skråninger dampet det sakte. En og annen gang kom det kastende en liten iling, så her, så derfra, og med ett fikk han oss frisk inn i nesen. Vi var nærmere lokalisert, og så med ett kommer han stormende. Et eiendomlig langt gyngende trav. Den kullsvarte, nesten fotside pelskappe slang rett ut til siden mellom hvert byks, og klovene klappet i bakken med en lyd som etter hvert ble til drøn i mine ører.

Jeg vet ikke hva jeg hadde kommet til å gjøre, men et lavt og innett — rør ikke så mye som et øyelokk — strammet meg opp, men jeg kjente jeg hadde hønsehud over hele kroppen.

3 meter fra oss stoppet uhyret og ble stående med høyt løftet hode og blåse igjennom nesen. Slik sto han så 4—5 sekunder, en gang var det som om han formelig eksploderte, og jeg kjente gufset av damp og fråde rett i ansiktet. Men vi var øyensynlig ikke noe å bry seg med; nå var det igjen dørgende stille og ikke et vindblaff reiv mistenkelig i nasen lenger. Han snudde og travet med stolte kast tilbake til flokken, tok en inspeksjonsrunde, drev noen ungdyr som så ut som de ville ta et streif på egen hånd, tilbake til flokken igjen og begynte å beite.

Så var det vår tur. — Det står en fin liten okse, en 3-åring, som annen fra venstre, sa kompissen. Skud-

det knallet og den panikkstemning som med en gang oppstod hos ungdyrene utnyttet vi til det ytterste. Vi løp bortover, brølte og skrek og fektet med armene og fikk kuene og ungdyrene på flukten før storoksen hadde fått stagget dem. Han fulgte nølende med.

Slik må man ta det, før får storoksen tid til å summe seg, samler han flokken om den falne, og da kan ikke en moskusjakt forløpe prikkfritt lenger.

Da vinteren satte inn, og pelsdyrene begynte å bli skimmende og blanke i hårlaget, reiste begge kompisene ut på fangst, en nordover og en sørover, og jeg ventet ingen hjem før til jul. Jeg hadde hele ansvaret for hovedstasjonen med revefarmen, hvor vi hadde våre 34 praktfulle viltfangete rever fra høstfangsten gående. De lå på meg som et mareritt dag og natt, for det var noen fryktelige krabater; de rømte aldri ut, men de åt seg gjennom nettingveggene inn til hverandre og sloss så bustene føk. Kannibaler var de også, i to av burene hadde hannen en morgen spist opp tisper med hud og hår. Det eneste jeg fant igjen var underkjeven og noen ulldotter. Mat manglet de ikke, i begynnelsen av oktober gikk det et stort rype-trekk over Antartichavn, og vi skjøt på kort tid over 600 ryper som etter hvert kom som tillegg til det alminnelige revefør.

Ensomheten var fryktelig i den første tid, særlig var kveldene lange. Men litt etter litt begynte jeg å like meg, ødemarkene langt der nord har sin egen særlige tone som man må oppleve for å forstå. Jeg tror jeg tok den litt etter litt og arbeidet gled bedre.

Jeg glemmer aldri de netter da nordlyset flammet kolerisk i de mest hissige farger over hele himmelen, og fullmånen glødet og strålte sølv over landskapet

som var det klare dagen. Da var skituren hjem om aftenen etter den daglige tur rundt i fangstterrenget en fest fylt av selsomme og skjønne syner. Alt var lik-som forandret, alle avstander og dimensjoner forryk-
ket, brinker hildret opp til svære åser, og kjente ter-
rengformasjoner som jeg brukte som mè for å finne
tilbake til stasjonen, tonte fram i fortegnede former
langt, langt borte. Det var som om bakken kastet
tilbake fargeprakten fra himmelen i en evig skiftende
bølgen og skapte de mest gjøglenende syner.

Og siden hytta - - når jeg hadde fått fyren opp og
en fet moskuskottelett surret på steikepanna, da
smakte en sigarett som aldri før, og jeg ville ikke ha
byttet med noen.

En aften sist i november hendte det imidlertid noe
særlig. Jeg våknet ved et babylonisk surr av under-
lige lyder rundt hytteveggene, og ble liggende og spe-
kulere på hva som gikk av meg. Men så hørte jeg en
dansk stemme kramme ut noen av disse kraftuttrykk
som lyder som bli musikk i våre ører. Jeg smatt ut
av posen som en røyk og kiket ut.

Det viste seg å være en proviantkaravane fra Sco-
resbysund som skulle til den danske radio- og viten-
skapsstasjon som lå på en liten øy 200 km. lenger
nord i fjorden. 11 hundespenn med toppplastete sle-
der, 10 eskimoer med en danske som leder. Det yrte
av hunder, med mine egne sto det over 120 slede-
hunder tjoret rundt stasjonen den natt. Slikt går ikke
lydløst hen, og jeg fikk høre eskimohundens vemo-
dige, koglende klagesang til fullmånen for fullt kor.
En hund starter, litt prøvende og forsagt, og så faller
alle de andre inn etter tur i forskjellige tonearter, og
man får et flerstemmig kor som uler i ekstase. San-

gen stiger og faller i eiendomlige rytmer og stopper så plutselig som på kommando.

Jeg fyrte opp, og kort etter var hytta full av små, tettvokste, smilende grønlendere som det lyste godhet av. Det ble en natt som jeg aldri vil glemme, stemningen sto høyt i taket og grønlenderne sang og danset. Til slutt gikk vi dog til ro, grønlenderne tok inn sine lekre, silkebløte soveposer av moskuskalveskinn og snart lød snorken i mange tonearter gjennom hytta.

Gjestene ble over neste dag, og det var jeg glad for. Grønlenderne var overalt og kikte seg nysgjerrig rundt. Revefarmen var de særlig interessert i, det var noe de tydeligvis ikke hadde sett før. Men de forstod meningen med den og illustrerte med livlige tegn og fakter at til våren ville det sikkert pile revehvalper ut og inn i alle redekassene.

Dansken, som var en prima kjekk kar, fortalte underholdende og morsemt om alle sine vanskeligheter. 10 følgesvenne tilhørte eliten blant storfangerne i Scoresbysund; sjarmerende og litt uberegnelige naturbarn, jegere med liv og sjel som ikke uten videre lot seg verve som alminnelige proviantkjørere, selv for god betaling. Han hadde imidlertid et godt «trekkplaster» på sleden, og eskimoene visste at den godt forseglede kasse ikke ble åpnet før på endestasjonen. Da ville de bli belønnet med en god «snapsemik» som de kaller det, og brennevin var en stor og kostelig ting som de i alminnelighet kun fikk hver julaften da kolonibestyreren skjenket en ganske lille snapsemik til alle de voksne i kolonien.

Hans værste opplevelse var et par dage før nede i Carlsbergfjorden. De kom rolig kjørende langs nordsiden av fjorden, så hører han plutselig høye rop ---

Nanok, nanok — og grønlanderne blir med en gang som splitter galne. De skjærer sledesurringene over, velter kasser og baller ut i snøen som det tilfeldig faller seg, og kjører sørover som rasende. Sveipene knallet og hissende tilrop egget hundene til det ytterste. En isbjørnjakt kan ingen eskimo stå for.

Mange timer senere kom de kjørende slukøret tilbake igjen. Bjørnen hadde stukket til fjells på sydsiden av fjorden, og selv ikke hundene hadde kunnet følge den opp de hengebratte, tilisete fjellskråninger.

Jeg fikk senere på vinteren ofte eskimoer på besøk, og jeg lærte å gjøre meg forståelig på deres språk. Jeg har aldri møtt folk som jeg har likt så godt, og jeg vil ha dem i kjært minne all min tid.

Langt ifra land, mere enn en mil ute på sjøisen, i en av de værste førestrekninger vi visste om, stakk plutselig 4 kanaler med omtrent fem-øring store hull, rett opp av snøen. Fra hver av åpningene trakk det en stripe videre mot den frie solrødmende horisont i øst, hvor havet brøt mot iskanten et sted langt, langt ute.

Det var polar-lemenen som var på vandring. Helt ute i kanten av furene så man avtrykk av små labber som hadde arbeidet uendelig trutt og liksom karret dyret fram igjennom løssnøen, og midt i rennen hadde den lille halestump tegnet en fin, bølgeformet strek. — Hver skulle de hen? — Jeg vet ikke, men langt der nede i sydøst hvor det glitret solgull av snøen, var det noe som trakk, og jeg undret over hva det var for et fata morgana som gjøglet i de små fyrers fantasi.

Polar-lemenen er en snodig liten miniatyrgave av vår egen hjemlige lemen. Av sind er de like, men fargen skiller seg ut. Polar-lemenen har ikke de

sterke kolører som vi er vant med fra våre lemen, den er mere ensfarget og har om vinteren den lekreste perlegrå, sølvskinnende silkepels.

I mai ble vi vår at lemenen trakk ned fra de store ukjente innlandsegne, og følgene viste seg snart. Revene, som var begynt å bli meget sjeldne på ettervinteren, dukket opp igjen. I de stille, tidlige morgentimer mens solen ennå liksom trillet langs fjellkammen langt oppe i nord på den andre siden av fjorden, heiet det rev fra haugene rundt om; de koklet, jamret og skrek som bare villrev i yr vårlengsel gjør det. Revene oppe i garden hos oss svarte, skingrende og ville klageskrik, og fikk kontant svar igjen. Det var underlig å ligge og høre på, polarrevens stemmebånd spiller over et rikt register av toner, og det lød som om de meddelte seg til hverandre, som om de førte lange samtaler sammen.

En dag var også isuglen der. Vi hadde ikke sett ugle hele vinteren, men nå satt det plutselig store, hvite spøkelser på alle småhaugene. Kom man for nære, lettet plutselig hanuglen og kom baksende med store bløte vingeslag rett mot en. Oppe på toppen fant man den dunfylte redebollen, og alt i de første dager av juli lå det 4 nakne stygge unger som liksom bare var nebb og store, onde, griske øyne.

Sammen med uglen kom også falcken, og vi så nå hver dag de vakre, elegante grønlandsfalker skjære i lynsnar flukt langs bakken, og det kunne sitte opp til 7—8 stykker på radioantennen når vi kom ut om morgenen.

Røyskatten fikk vi først kik på noe senere, men i juli visste jeg om røyskatthi i 7 småurer rundt stasjonen. De hisset seg svært opp og klikket med tungen, så man ble straks vår dem. Ungene var fryktelig

nysgjerrige og ville fram og se, og moren hadde et svare strev med å trekke dem inn i hiet igjen. Røyskatten levet høyt på lemen, og foran hiene lå det opplagt hele hauger med lemen, hvor de små djevler kun hadde suget blodet ut og spist hjernen.

Det ble en stor og hektisk sommer, en av de sjeldne. Det var som om lemenmassene skapte liv og rørelse overalt i naturen, og vi så fram til et kronår den følgende vinter. Det holdt også stikk, alle fangstfolkene gjorde fra dobbelte til tredobbelte fangster av det vanlige, og skinnene holdt helt gjennomgående den toppkvalitet som setter nordøstgrønlandsreven i en klasse helt for seg.

Den norsk-britisk-svenske ekspedisjon til Antarktis 1949—52.

Av kaptein John Gierver.

Initiativet til denne ekspedisjonen ble tatt av den kjente, svenske breforskeren, professor, dr. Hans W:son Ahlmann ved Stockholms Högskola. Alt i november 1945 la han fram sine planer i forbindelse med et foredrag i Royal Geographical Society i London, og i mai 1946 framkom professoren i London og Oslo med et forslag om en norsk-svensk-britisk ekspedisjon til Dronning Maud Land.

Kanskje særlig i Norge ble forslaget mottatt med stor interesse, området er jo norsk etter den 14. januar 1939, — men også i England og Sverige var man fra første stund meget interessert. Bare tanken om en slik tre-nasjoners ekspedisjon uten andre formål enn de rent vitenskapelige virket sikkert umiddelbart tiltalende. Planen vakte stor oppsikt over hele verden. I første rekke kom dog det faktum, at store vitenskapelige oppgaver venter på sin løsning i denne delen av Antarktis.

Dronning Maud Land er som kjent oppdaget fra sjøen av norske hvalfangere. Lars Christensens ekspedisjoner har kartlagt endel av det fra luften. Den tyske Schwabenland-ekspedisjonen kartla så, også fra luften, en del av den store, snøfrie fjellkjeden som ligger omlag tjue mil inne på barrieren. Dette var i

1938—39. Amerikanerne foretok også luftfotografering her i sesongen 1946—47. Men til denne dag har intet menneske satt sin fot på land i dette området, som strekker seg fra 20° W. til 45° O. Det skal her nevnes at generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen, kommandør Lützow Holm og flygeren Viggo Widerøe har innlagt seg særlige fortjenester m. h. t. nyoppdagelser og kartlegging i Dronning Maud Land, — alle i forbindelse med Lars Christensens ekspedisjoner.

Ekspedisjonens forhistorie skal her behandles meget kort. I første omgang ble de forberedende arbeider her i landet utført av Det Norske Geografiske Selskab. Generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen påtok seg å organisere og lede ekspedisjonen. Da imidlertid Riiser-Larsen overtok stillingen som direktør for Det Norske Luftfartselskap, og da Norsk Polarinstitutt ble opprettet i 1948, med professor, dr. H. U. Sverdrup som sjef, gikk det videre arbeid naturlig over til Polarinstituttet.

Professor Sverdrups forslag og budsjett for ekspedisjonen resulterte i en kgl. proposisjon av den 21. mai 1948, der utgiftene var beregnet til 2,1 til 3,1 mill. norske kroner fordelt på 5 år. Der forutsattes et britisk bidrag på £ 20 000 og et svensk på sv. kr. 300 000. Resten skulle falle på Norge. Ekspedisjonen var forutsatt å skulle ha norsk ledelse og skulle seile under norsk flagg.

Stortinget vedtok proposisjonen enstemmig og uten debatt. Innbydelser ble sendt til Sverige og England. Innen utløpet av 1948 var den svenske og britiske deltakelse sikret.

Programmet for ekspedisjonen omfatter som hovedgrupper bre-undersøkelser, meteorologiske observasjoner, geologiske undersøkelser og kartlegging på bak-

ken og fra luften. Av særlig interesse vil det være å få klarlagt om det endrede klima her nord gjennom de siste år-tier også gjør seg gjeldende i Antarktis. Systematiske meteorologiske observasjoner, også ved hjelp av radiosonder, er av den største betydning, spesielt fordi nettopp den såkalte «Bouvet-sektoren» danner et tomrom i de observasjonsrekker som nå blir tatt på den sørlige halvkulen.

Man er blitt enige om å fordele ekspedisjonens oppgaver slik at England påtar seg geologien og radar i forbindelse med radiosondene, — Sverige påtar seg breundersøkelsene og Norge får meteorologien og kartleggingen som hovedansvar. Dessuten skal Norge holde telegrafist og praktisk personell, samt sørge for transporten til og fra Antarktis. Et intimt samarbeid forutsettes dog mellom deltakerne av overvintringspartiet uansett spesialoppdrag.

Det er bestemt at overvintringspartiet skal bestå av 14 mann under norsk ledelse. I det skrivende øyeblikk (den 5. mars 1949) er følgende deltakere tatt ut:

Britiske:

Sjef-geolog, en kanadier, Rooth.
Ass. geolog, Alan Reece.
Radar og fysiker, Gordon Robin.
Ass. glasiolog C. W. M. Swithinbank.

Svenske:

Sjef-glasiolog, Valter Schytt.
Ass. meteorolog, Gösta H. Liljequist.
Lege Ove Wilson.
Mekaniker, Bertil Ekström.

Norske:

Overvintringsleder, John Gæver.
Sjef-meteorolog, Nils Jørgen Schumacher.
Kartograf, antakelig Nils Roer.
Telegrafist, Egil Rogstad.
Stuert, Schjølberg Nilsen.
Hundekjører og telegrafist, Peter Melleby.

Leder for hele ekspedisjonen er professor H. U. Sverdrup. Hovedansvaret for organisasjonen og administrasjonen har Norsk Polarinstitutt. Ansvarlig for svensk deltakelse og leveranser er professor Hans W:son Ahlmann, — og for britisk deltakelse og bidrag Royal Geographical Society ved direktør Col. L. P. Kirwan og The Scott Polar Research Institute ved direktør L. Fleming, dr. B. B. Roberts og polarforskeren J. M. Wordie. I hvert land er der nedsatt en spesiell, antarktisk komité.

Det er meningen at ekspedisjonen skal gå ut fra Oslo i slutten av oktober 1949 med eget skip som leies i Norge for 6 måneder. Formentlig blir det anledning til å sende noen av deltakerne, de ca. 60 sledehundene og endel av utstyret sørover med et hvalkokeri allerede i september. Muligens følger professor Ahlmann med kokeriet og støter til ekspedisjonen nede på feltet.

Man skal ha med fly eller helikopter til rekognosering i drivisen, over barrieren og over arbeidsfeltet inne i fjellene. Engang i januar 1950 håper man å nå inn mot barriere-kanten. Her vil man prøve å finne et sted hvor kanten er så lav at en landing blir mulig, og hvor selve innlandsisen innover er så fri for sprekker at transport der ikke blir for risikabel. Det er dog mulig at man må temmelig langt vest før man finner

slike forhold. Det er så meningen å transportere overvintringsutstyret inn på platået med tre weasels og hundesleder. Man må så langt sør, at man har under seg et minst hundre meter tykt isdekke som ligger på fast grunn. Skipet blir liggende på lossestedet inntil alt utstyr er brakt i sikkerhet på platået. Personell, utstyr og hunder blir formentlig brakt fra kokeriet av en bøyebåt.

Man går ut fra at den første vinteren vil gå med til å bygge opp stasjonen og få etablert de viktigste stasjonære avdelingene. Tidlig på våren 1950 vil der bli lagt ut et omfattende framskutt hoveddepot under fjellkjeden i sør. Fra dette vil så sledepartiene kunne foreta sine ekskursjoner i løpet av våren og sommeren. Særlig glasiologene må regne med å foreta meget lange sledereiser, ifall hovedstasjonen kommer til å ligge vest for 0-graden.

Etter planen skal der sendes et skip til Dronning Maud Land også sommeren 1950—51. Hovedoppgaven vil være å drive luftkartlegging i forbindelse med observasjoner på bakken. Man vil kunne foreta utskifting av overvintrere og tilførsel av endel frisk proviant.

Overvintringspartiet skal så hentes hjem i sesongen 1951—52, og man regner med at ekspedisjonen vil være hjemme i april 1952.

Dette er programmet i store trekk. Det sier seg selv at det også omfatter en hel del bi-oppgaver, slik som strålemålinger, sørlys-fotografering, zoologisk innsamling o.s.v. Man har ennå i mars 1949 ikke bestemt seg for et bestemt ekspedisjonsskip, men sannsynligvis vil man leie en av våre største selfangere.

Både for utvalg av personell og for anskaffelse av utstyr er det en meget stor fordel at tre land er interes-

sert i ekspedisjonen. Leveringen av alle de tusener av saker som behøves er fordelt på de tre landene på en meget praktisk måte. Allslags instrumenter er noenlunde likelig fordelt. Sverige skaffer først og framst alt for glasiologene, bygningene, storparten av stasjonsprovianten og en hel masse enkeltheter som man har lettere for å skaffe på den siden av Kjølen. England skyter til all sledeproviant, spesialtelt og ditto sleder, alt elektrisk materiell og så å si alt av klær. Norge leverer sin del av stasjonsprovianten, våre spesialtelt og -sleder, alt utstyr av ski, skotøy, skinnklær, hundemat o.s.v. Foreløpig ser det ut til at England kommer til å levere 60 fullt innkjørte sledehunder. Den danske Grønlandske Styrelse har imidlertid stillet seg meget velvillig til å skaffe sledehunder fra Grønland ifall det blir nødvendig.

Rent polarteknisk og utstyrmessig vil man kunne vinne verdifulle erfaringer på denne ekspedisjonen. Siden Nansens, Amundsens og Sverdrups dager er der jo kommet en hel del nye stoffer som med fordel må kunne nyttes i polarstrøkene. Oppvarmingen av husene vil t. eks. foregå med varmluft etter de svenske Primusverkenes mest moderne metoder. Ved hjelp av de nye trykk-kokerne mener man å kunne eliminere damp og rimdannelse i hus og telt. Stoffer av plastikk, nylon og aluminiumslegeringer vil bli nyttet i sleder, telt og ski. Og de nyeste vitenskapelige metoder og hjelpemidler skal bare nevnes for de innlysende muligheter de gir. Husene blir av en helt ny konstruksjon, og de aller siste isolasjonsstoffer og metoder vil bli nyttet.

Et visst spenningsmoment ligger også deri at man nå for første gang får høve til å jamføre britisk og norsk polarteknikk og utstyr under helt like forhold.

Vi har kanskje tross alt og stort sett bedre tradisjoner enn britene når det gjelder landværts polarliv. Men man får være oppmerksom på at man i England har arbeidet videre på dette felt særdeles systematisk, og man har nå nådd resultater som vi skal få vanskeligheter med å overgå. Briterne har hatt større midler enn vi til dette arbeidet, og de har hatt høve til å prøve seg fram på tallrike ekspedisjoner i nord og sør. Hos oss har det jo bare vært anledning til rent privat eksperimentering med ytterlig innskrenkede midler, men til tross herfor har vi endel resultater som vi våger å stille opp mot de britiske. Så får man se da hvordan prøvene faller ut «the very hard way». Sannsynligvis viser det seg at vi har meget å lære av hverandre, og at vi kan arbeide oss sammen til å lage et noe så nært ideelt polarutstyr og finne fram til en ennå høyere teknikk — til glede for dem som kommer etter oss.

Man må ikke vente seg noen sensasjoner fra denne ekspedisjonen. Der er meget små sjanser for at man vil få høre om oppdagelser etter godt gammelt mønster. Oppgaven er i framste rekke å utforske naturforholdene i denne fjerne og så å si ukjente delen av kloden, og etter ekspertenes mening har man utsikt til å oppnå resultater som kan få den største betydning langt utenom grensene av Antarktis.

Hvordan Norsk Polarklubb ble til.

Av radiotelegrafist Fr. Bathen.

I april 1928 reiste jeg med M/S Mina I av Tromsø til Svalbard for å overta tjeneste ved radiostasjonen i Grønnfjorden. Skuta var leid for å anløpe Grønnfjorden med forsterkning og forsyninger til Telegrafverkets radiostasjon der, og Ny-Ålesund med Aftenpostens korrespondent.

På denne turen traff jeg første gang *Odd Arnesen*. Han hadde tidlig hatt ferten av at store begivenheter forestod i polarområdet, og var som første journalist på pletten. Alle som har interesser knyttet til arktiske områder vil huske de hektiske dagene våren og sommeren 1928, da hele verdens oppmerksomhet var rettet mot den vesle øygruppen der nord, og journalister fra alle kanter av verden holdt interessen fanget med skildringer fra Wilkins og Eielsons flygning fra Alaska til Svalbard, Nobiles framstøt mot Nordpolen, de dramatiske begivenheter under luftskipet «Italia»s forlis og de mange undsetningsekspedisjoners månedlange ettersøking, og sist men ikke minst Amundsens siste ferd med «Latham» fra Tromsø til en ukjent grav i Ishavet.

Turen til Svalbard bød på mange viderverdigheter. Skuta var gammel og dårlig holdt. Dekket lekket som en sil, og motoren som var nyboret og ikke innkjørt,

streiket stadig, så storparten av turen ble gjort under seil. Vi var seilklare fra Tromsø en fredag i midten av april, men fangstfolk har en viss aversjon mot å stikke i sjøen på en fredag, så vi ankret i Torsvåg for å vente på at døgnet skulle snu. Dagen etter la vi ut i en frisk sydvestlig bris, men kom ikke lenger enn ut mot havgapet da motoren streiket. Samtidig la vinden om til nordvest, og økte til sterk kuling, så vi var gla for å kunne berge oss innenfor skjærene igjen. Maskinisten og skipper Håvold strevet i maskinen hele natten, og dagen etter tøffet vi stolt ut mot havet, hvor så det hele gjentok seg. Denne gangen var vi imidlertid kommet så langt ut at skipperen fant vi kunne la det stå til nordover for seilene. Mina I var en gammel svensk bankskøyte, kort i kjølen og flå i bunnen, og var ingen bidevindsseiler. Med vinden forenømt tvers lå den som et skjær i sjøen, og vi måtte derfor legge kursen ettersom vinden bestemte. Denne holdt seg på nordvest, og vi ble derfor liggende med kurs langt østenfor Bjørnøya, hvor vi nådde iskanten etter et par døgns hard seilas. Motoren hvilte og samlet krefter til stangingen i isen. «Førsteplasspassasjerene» Arnesen, telegrafekspeditor Bøhn og jeg var plasert i «salongen», hvor Arnesen og Bøhn hadde hver sin sidekøye, innfelt i skottet, og jeg hadde en tverkøye under hekken. Turen var alt annet enn behagelig. Skuta lå i til mastene, og det lekket dekket ga en stadig nedbør, som kunne variere fra yr til kraftige regnskyll. Alt ble gjennomvått, og saltet krøp i hvite striper oppover skottene.

Arnesen som var på sin første ishavstur, slet sikkert mer ondt enn alle oss andre tilsammen. Vi andre var sjøsterke og vandt med primitive, illeluktende ishavskuter som slingret helt vanvittig. Vi var dumme nok

til å viktigpene oss og smile medlidende til ham som sjøsyk og elendig tilbrakte storparten av de elleve døgn overfarten tok, i køya. Mens vi satte til livs usannsynlige mengder av selbiff og andre gode ting i fast og flytende form, ristet han bare på hodet til mat av enhver art. Han hadde også vært så uheldig å få køya på lesiden, så alt vannet som silte ned gjennom dekket samlet seg hos ham, og ble trukket opp av køyklærne, så han til slutt lå som i en myr. Han var et ynkelig syn da han våt, syk, skjelvende og skjegget kreket seg opp på dekket den første solskinnsdagen i isen; noe vi andre i vårt ungdommelige overmot selvsagt hadde vår største fornøyelse av. Siden lærte jeg Arnesen å kjenne fra andre sider, og jeg lærte å beundre den stoiske ro som han kunne møte slike tilskikkelser med uten et klagende ord.

De siste dagene i isen hadde vi strålende vær med solskinn og havblikk, og vi andre levde herrens glade dager, mens skuta krøket seg fram i isen på jakt etter de spredte dotter av klappmyss og sel. Arnesen stakkar ble mer nedfor for hver dag som gikk. Umiddelbart før avreisen fra Tromsø hadde han fått beskjed om at Wilkins og Eielson var kommet fram til radiostasjonen i Grønnfjord etter å ha fløyet over polhavet fra Alaska, og det gremmet hans reportersjel at han kanskje skulle komme for sent til å få det første intervju.

Endelig, etter elleve døgn i sjøen tok vi land ved Kapp Heer, til stor glede ikke bare for Arnesen. Vi andre begynte også så smått å bli mer enn fornøyd av den innskrenkede bevegelsesfriheten ombord, og gledet oss til å få foten på fast grunn igjen. Grønnfjorden lå ennå islagt, bare langs Kapp Heer gikk der

en smal råk innover mot Barentsburg. Været var usikkbart, stiv sydvest kuling med snøkov, men skipperen fant etter sterke henstillinger fra Arnesen å ville prøve å ta seg fram. Motoren hadde oppført seg bra på den siste delen av turen, når maskinisten stod med hanna på regulatoren, og vi dunket lystig innover råken, inntil skuta et par kilometer fra Barentsburg plutselig kjørte seg opp på en bunnis, og seg over i 45 graders vinkel. Det var heldigvis nesten fjære sjø og ingen særlig fare for skuta, men med den sterke heldningen var den blitt et alt annet enn behagelig oppholdssted. Ikke kunne vi spise på skikkelig vis, og heller ikke spille kort. De fleste av passasjerene fant derfor at ubehagelighetene ved å ta seg fram gjennom snøkavet til Barentsburg måtte være mindre enn den 6 timers ventetid vi måtte regne med ombord, før skuten kunne komme av igjen. Det viste seg snart at vi hadde tatt feil. Til å begynne med gikk det svært bra, men etter hvert som vi kom innover isen ble snøen dypere og dypere, og snart vasset vi i tettføket snø til skrevet. Det tok oss to og en halv time å tilbakelegge de to kilometrene til Barentsburg, og da vi endelig nådde fram var vi så utkjørt at vi måtte kripe på alle fire opp bakken til Solhaug. Vegen opp gjennom Gladdalen hadde vi passert uten å få øye på i snøfokket. I Barentsburg dumpet vi rett opp i stor fest for Wilkins og Eielson, og strabadsene ble snart glemte. Arnesen fikk sitt lenge ønskede førstemanns intervju med Wilkins, og strålte som en sol. At Wilkins som selv var journalist, hadde tatt sine forholdsregler og telegrafert et intervju med seg selv da han fikk øye på skuta, fikk han først greie på dagen etter. Humøret dalte da også tilsvarende.

I Grønnfjorden skiltes våre veger. Han fortsatte til

Ny-Ålesund for å delta i nyhetsjakten, og jeg ble igjen ved radiostasjonen for å hjelpe til å få nyhetene fram. Senere hadde jeg ofte forbindelse med ham, og lærte å kjenne og sette pris på hans mange gode egenskaper. Han var rettlinjet og vederheftig i sitt arbeid, og lun og koselig som kamerat.

Våren og sommeren 1928 svant i en røyk av arbeid for oss på radiostasjonen. Undsetningsekspedisjoner av seks forskjellige nasjonaliteter finkjemmet øyene, farvannet og isen rundt Svalbard med skip, skjøyter og fly, og pressefolkene sørget for at vi alltid hadde henderne fulle. I juli overtok jeg bestyrelsen av stasjonen, og kort tid etter kom der nye forsterkninger opp fra Norge. En av disse var Dagfinn Steinskog.

Det var et bittert slag for alle hans mange venner da vi fikk melding om at Dagfinn Steinskog ikke ville være å finne blant dem som kom tilbake fra fangenskapet i Tyskland. Han døde i konsentrasjonsleiren Gusen i januar 1945. Han var blitt syk og nedfor, og en medfange antydte at han som var telegrafmann vel måtte kunne få spesialarbeid som var lettere enn det tunge utearbeid han hadde. Ja, mente Steinskog, men han ville ikke ta arbeid som var mer krigsviktig enn det han drev på med. Slik var han, skriver en kollega, enkel og endefram, tro mot sine idealer til det siste.

Steinskog og jeg fant hverandre i felles interesser fra første dag vi var sammen. Han hadde et livsmot og et humør som gjorde ham til den festligste kamerat. Vi gjorde lange turer sammen til fjells og i båt, og brukte ofte nettene til å prate i stedet for å sove. Under en av disse samtalene var det jeg framkastet tanken om en polarklubb, som kunne samle alle med interesser i polarområdene til felles glede ved gjen-

oppfrisking av gamle minner og til arbeid for felles interesser. Steinskog var meget interessert, og vi diskuterte spørsmålet i mange sene nattetimer. Som så



Odd Arnesen fotografert på sitt kontor.

mange gode impulser gikk imidlertid også denne i glemmeboken, i hvert fall for mitt vedkommende. Fire år etter, høsten 1932, traff jeg ham igjen i Oslo. Du, sa han, jeg har en sak å snakke med deg om. Husker du at du da vi var sammen sist, kastet fram tanken om å få dannet en Norsk Polarklubb. Jeg har ofte tenkt på dette siden, men jeg har ikke visst hvordan jeg skulle gripe saken an. Jo, svarte jeg, når du sier det, og jeg vet akkurat hvem som kan gjøre noe ut av idéen. Så ruslet vi opp til det lille bokfylte kammer i Aftenposten, hvor Arnesen hadde sitt kontor, og la saken fram for ham. Han var straks fyr og flamme, og lovet å ta seg av organiseringen. Dermed var saken i de beste hender. Vi møttes av og til i tiden etterpå, men det var i hovedsakelig grad Arnesen som besørget arbeidet. I midten av februar kunne han melde at saken var brakt i havn, og at klubben ville bli stiftet på møte i Ingeniørenes Hus 21. februar.

Forskjellige forhold har gjort at dette er det eneste møte i Polarklubben jeg har hatt anledning til å delta i. Men Polarårboken, som vi også i første rekke har Odd Arnesens innsats å takke for, og referatene fra klubbens møter har holdt kontakten vedlike og interessen levende, og jeg har med glede fulgt klubbens vekst og innsats.

I dag er både Steinskog og Arnesen borte, de to som det i første rekke skyldes at Norsk Polarklubb ble til. Idéen var riktignok min, men Steinskog gjemte den i minnet og trakk den fram fra glemselen, og Arnesen gjorde mer enn noen annen for å få den realisert. Vi skal minnes dem for dette og for det gode kameratskap de ga oss.

Arktiske kostproblemer.

Av dr. Kåre Rodahl.

Mangelsykdommer er praktisk talt ukjent blant eskimoene, som i det vesentlige lever av kjøtt og organer fra arktiske dyr, og forskjellige planter. Analyser av disse dyreorganer viser at enkelte av dem inneholder de forskjellige vitaminer i forholdsvis store mengder, og et stort antall av de arktiske planter som spises av eskimoene, er rike på C-vitamin. Det er interessant å legge merke til at alle de indre organer som har et særlig høyt C-vitamininnhold, spises med begjærighet av eskimoene og betraktes av dem som delikatesser, mens bare et fåtall av disse organer spises av de europeiske fangstfolk.

Mangel på kjennskap til forekomsten av de forskjellige vitaminer i den arktiske fauna og flora har i stor utstrekning forhindret våre fangstfolk fra å utnytte fullt ut polarlandets egne vitaminkilder, selv om de fra gammel tid har hatt kjennskap til enkelte planters og dyreorganers virkning mot skjorbuk, som f. eks. skjorbukgresset, ferskt fuglekjøtt og narhvalhud.

Foruten den velkjente slapphet og tretthet under mørketiden, som ofte er oppfattet som uttrykk for en vitaminmangel, har det ved enkelte tilfelle hos fangst-

folk vært iaktfatt tydelige symptomer på mangelsykdommer. Så sent som i 1937 ble det på en norsk overvintringsskute på Grønland påvist symptomer på A-vitaminmangel hos hele mannskapet, og mangel på C-vitamin hos 10, mens en av dem hadde beri-beri, som også ble påvist hos en overvintrer på Grønland i 1940.

Systematiske kostholdsundersøkelser på en norsk stasjon på Grønland under en overvintring 1939—40 viste et betydelig fall i næringsopptagelser under mørketiden, som uttrykk for en tydelig appetittmangel. Kostkonsumet var i desember og januar bare $\frac{2}{3}$ av konsumet i juni—juli. Som en direkte følge av dette var også kalori- og vitamin-konsumet særdeles lavt under mørketiden. Dette viser tydelig betydningen av å holde appetitten ved like, noe som tidligere har vært framhevet av professor H. U. Sverdrup under Maudekspedisjonen, der de la stor vekt på regelmessig og tilstrekkelig mosjon.

Det gjennomsnittlige kalorikonsum pr. mann pr. dag under vanlig arbeid var 2969, varierende mellom 3311 i sommerhalvåret, og 2093 i vinterhalvåret. Disse tall er forbausende, når en tar i betraktning at en tidligere har regnet med et kaloribehov på minst 5000 under arktiske forhold. Forklaringen ligger rimeligvis i det forhold at særlig hårdt arbeid med øket kaloribehov bare utføres leilighetsvis, som under reiser på tungt føre o. s. v. Vanlig sledekjøring på godt føre fordrer derimot forholdsvis liten anstrengelse, og fangstmannen er godt beskyttet mot varmetap ved varm og hensiktsmessig påkledning. Under uværperioder i mørketiden tvinges fangstfolkene gjerne til å holde seg i ro på stasjonen, der de utfører minimalt muskellarbeide, og er godt beskyttet mot varmetap

ved godt isolerte hus, reinskinnsoveposer og varme klær.

A-vitaminkonsumet varierte mellom 3000–5000 I.E. pr. dag i sommer- og høstmånedene, og 1300 I.E. midtvinters, mens minimumsbehovet er ca. 2800 I.E. pr. dag. Avgjort for lave verdier fant man altså bare i mørketiden. Det gjennomsnittlige B₁-vitaminkonsum var mindre enn 300 I.E. pr. dag, og synes å være tilstrekkelig, når en tar i betraktning at kosten blant fangstfolkene var kullhydratfattig, noe som bevirker et nedsatt B₁-vitaminbehov.

C-vitaminkonsumet derimot var gjennom hele året langt lavere enn de verdier som i alminnelighet betraktes som det normale dagsbehov. Det gjennomsnittlige C-vitaminkonsum gjennom hele året var 14 mg pr. dag, med variasjon mellom 9 og 23 mg. Midtvinters var C-vitaminkonsumet under 10 mg pr. dag, uten at symptomer på manifest skjorbuk ble iaktatt. Det er imidlertid i denne perioden at de fleste fangstfolk lider av appetittmangel, tretthet og slapphet.

En rekke av de medbrakte europeiske næringsmidler viste særdeles lave C-vitamininnhold, som frosne poteter, forskjellige sorter hermetisk spesialproviant, tørr-proviant og hermetisk frukt, mens tørrede grønnsaker hadde et betydelig C-vitamininnhold. Av særlig interesse er det å nevne at forskjellige kommersielle sitronsafter fullstendig manglet C-vitamin etter noen få måneders lagring under arktiske forhold.

Det framgår av de nevnte undersøkelser, som er publisert i Polarinstituttets skrifter nr. 91, 1949, at en mer rasjonell utnyttelse av både de europeiske og de arktiske næringsmidler er nødvendig. De vitaminrike dyreorganer bør få en bredere plass på menyen, og vitaminfattige importerte næringsmidler bør utbyttes

med bl. a. tørrede grønnsaker av høy kvalitet. Samtidig ville en revisjon av proviantlisten være ønskelig, under hensyntagen til at et riktig kosthold med variert, fullverdig og velsmakende mat er en vesentlig betingelse for trivsel, sunnhet og optimal arbeidsytelse hos overvintrere i arktiske strøk.

Antarktiske ekspedisjoner i årene 1939—1949.

Av meteorolog Thor Werner-Johannessen.

Den 20. desember 1928 fløy Wilkins sørover langs Graham Land og innover Sydpollandet sørvest for Weddellhavet. Dette var den første flytur innover Antarktis, og i tiden som kom, opererte den ene store flyekspedisjonen etter den andre på Sydpollandet.

Der Nordenskjöld, Scott, Shackleton og Amundsen hadde slitt seg fram mil for mil, suste utgjennom 1930-årene fly etter fly. Byrd fløy til Sydpolen, Ellsworth krysset Antarktis fra Dundee-øya i øst til Hvalbukta i vest, og i Øst-Antarktis oppdaget norske flyvere mesteparten av den ukjente kystlinjen der.

Nye navn kom i rask rekkefølge inn på sydpolkartet. Dronning Maud Land, Marie Byrd Land, Ellsworth Land og hva de nå heter alle sammen, skriver seg fra den første flyperioden i 1930-årene.

En ny tid hadde gjort sin entré i Antarktis, og i det følgende skal vi høre mer om denne flyenes tidsalder dernede.

ANTARKTIS UNDER KRIGEN.

Byrd og Ellsworth hadde gjort mange store oppdagelser på sine flyekspedisjoner i Vest Antarktis i årene før den siste verdenskrigen. Amerikanerne

kom derfor etter hvert til å betrakte denne delen av Sydpollandet som sin spesielle interessesfære, og i 1939 besluttet den amerikanske stat å utruste en ekspedisjon som skulle fortsette utforskningen av kyststrøkene der nede.

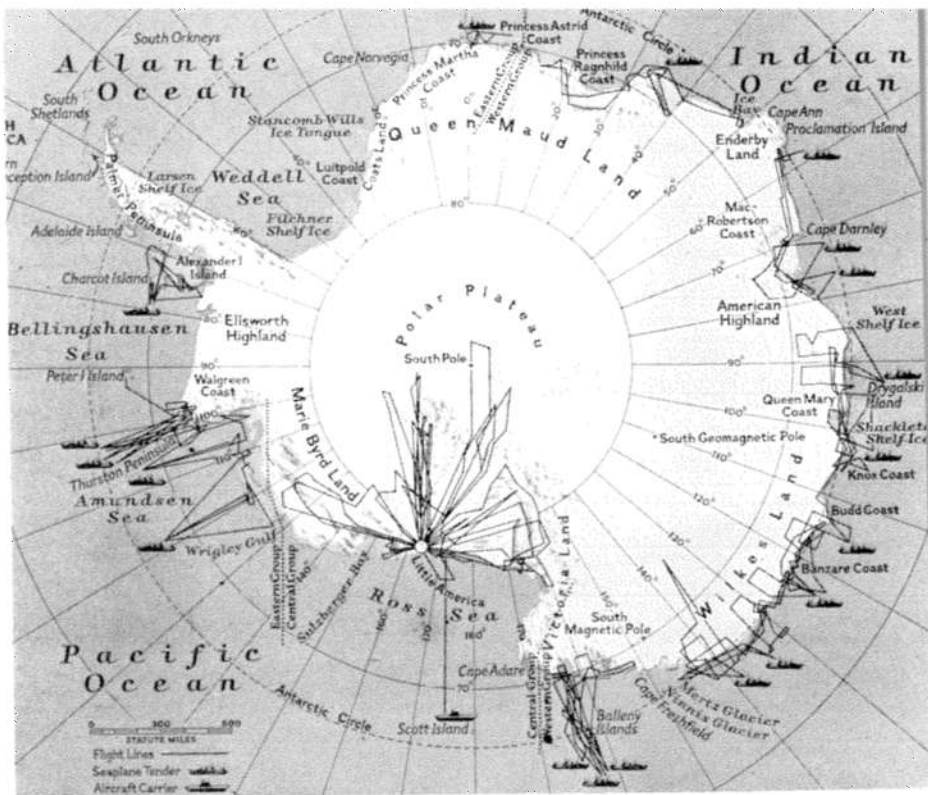
Byrd drar sørover for tredje gang.

Med sitt gode kjennskap til Antarktis var det naturlig at admiral Byrd ble sjef for dette offisielle foretagendet, og i november 1939 var han derfor igjen på veg til Hvalbukta. Den tredje Byrdekspedisjonen overgikk alle tidligere sydpolsekspedisjoner såvel i størrelse som i utrustning. Den skulle operere fra to faste baser, og ikke mindre enn 58 mann skulle overvintre. Til sin rådighet hadde ekspedisjonen også flere moderne sjø- og landfly, en utsøkt utrustning for sledeekspedisjoner og skipene «North Star» og «Bear». Utstyret forøvrig bestod også bare av det beste og mest moderne amerikanerne hadde kunnet skaffe på alle områder.

Da Byrd kom til Hvalbukta i januar 1940, var det ikke mulig å nå fram til Edward VII Land der vestbasen skulle ha ligget. Den ble derfor opprettet i Hvalbukta der Byrd hadde overvintret 2 ganger før.

Med «Bear» fortsatte Byrd senere østover og gjorde flere flyvninger langs Ruppertkysten hvor nye fjell og fjellkjeder ble oppdaget.

Fra nordsiden av pakkisbeltet mellom 110° og 90° WG. lyktes det også Byrd i februar 1940 å fly innover kyststripen i Ellsworth Land. Herunder oppdaget han også Eightholvøya og mange nye nunataker og fjellkjeder og ble således den første som kom innover denne kyststrekningen.



Sydpolskontinentet. Amerikanernes flygninger under «Operation High Jump» 1946—1947 innlagt. Palmer Pen. er amerikanernes navn på Graham Land. (Etter Nat. Geogr. Mag.)

«North Star» som i mellomtiden hadde hentet utrustningen til østbasen, nådde heller ikke sitt opprinnelige bestemmelsessted, Alexander I Land. Østbasen ble derfor anlagt på Stoningtonøya i Neny Fjord, og da Byrd kom dit med «Bear» i mars 1940, var arbeidet med å bygge basen i full sving.

De to basene var nå anlagt, og Byrd som ikke selv skulle delta i overvintringen, fulgte derfor med skipene hjemover i slutten av mars. Byrds gamle reisefelle på antarktikekspedisjonene, dr. Paul Siple var sjef for vestbasen der 32 mann overvintret, og østpar-

tiets sjef var dr. Black. I denne basen overvintret 26 mann, deriblant også nordmannen Finn Rønne.

Fra vestbasen ble det blant annet foretatt to langflyvninger mot SW over Ross Shelfen, og på flyturene østover kartla flyverne kysten helt til Wrightley Gulf og gjorde mange nye oppdagelser i Rockefeller- og Edsel Ford-fjellene. Østenfor de siste oppdaget de også mange nye fjellkjeder og høydeplatauer og utvidet således betraktelig kjennskapet til naturforholdene i Marie Byrd Land. Biologiske og geologiske slede-ekspedisjoner fra vestbasen gjorde også mange interessante funn i Edsel Ford- og Rockefeller-fjellene, og en kartlegningsekspedisjon nådde helt fram til Mt. Hal Flood.

Flyverne fra østbasen luftfotograferte østkysten av Graham Land fra Cape Keeler til Mobiloil Bay og fløy over Alexander I Land og Charcotøya ned mot fastlandet, og på en tredje tur fulgte de George VI sundet i hele dets lengde. Et sledeparti fra østbasen krysset Graham Land og fortsatte langs Weddellhavets vestkyst helt ned til 70° 51' SB, og Finn Rønne og Eklund kjørte nedgjennom George VI-sundet og påviste at Alexander I Land er en øy.

Med sine kombinerte fly- og sledeekspedisjoner rakk den tredje Byrd-ekspedisjonen således å utforske store og ukjente områder i denne korte tiden. Men bortsett fra at Byrd hadde nådd inn til kysten og oppdaget Eight halvøya, etterlot også denne ekspedisjonen seg kyststrøkene i Ellsworth Land som det Terra Incognita det hittil hadde vært.

Hele vinteren ble det gjort meteorologiske, astronomiske, glaciologiske, biologiske og fysiologiske undersøkelser i begge basene. En meteorologisk stasjon var hele tiden i drift i fjellene østenfor Marguerite Bay,

og østenfor Little America var en astronomisk stasjon i drift. Der ble det gjort sydlysiakttagelser, og inne i Rockefellerfjellene hadde seismologene fra vestbasen en stasjon i lengere tid.

Arbeidsprogrammet var således stort og omfattende, og radiosondeoppstigningene som ga opplysninger om forholdene i de høyere luftlag, er av stor betydning for studiet av de klimatiske forhold i Antarktis. Det var bare synd at disse storstilte undersøkelsene av alle slag måtte avbrytes så snart hvorved observasjonsrekken ble så korte.

Den 31. januar 1941 ble vestpartiet hentet av «Bear», og for å unngå en ny overvintring måtte østpartiet evakueres med fly i slutten av mars samme året. En hel del av de verdifulle samlingene måtte derfor etterlates. Som forholdene nå utviklet seg i verden, ble det ingen ny amerikansk ekspedisjon til Antarktis med det første, for Amerika kom jo selv med i krigen. Men som vi skal høre mer om senere, kom amerikanerne stort igjen etter krigen.

Argentinske og Chilenske ekspedisjoner.

Svært lite er offentliggjort om Argentinas og Chiles virksomhet i Antarktis i krigsårene. I aviser og forskjellige tidsskrifter har jeg imidlertid funnet et og annet som viser at disse landene utfoldet en viss aktivitet der sør i disse årene.

Chile som ikke tidligere hadde deltatt aktivt i sydpolsforskningen, opprettet nå plutselig en militærbase på Greenwichøya i slutten av 1940. Basen var visstnok bare bemannet denne sørsommeren, men okkupasjonen var i hvert fall nok til at Chile i et dekret den 6. november 1940 sa at alt land i Antarktis mel-

lom 53° og 90° WG like til Sydpolen fra nå av tilhører Chile.

I sesongen 1941/42 sendte Argentina marineskipet «Primero de Mayo» sørover og anla en base på Melchiorøya. Ekspedisjonen besøkte også Deceptionøya der de var innom hvalfangerselskapet «Hektor's» forlatte landstasjon. Stort mer har jeg ikke kunnet finne om den argentinske ekspedisjonen dette året.

På den neste «Primero de Mayo»-ekspedisjonen i sørsommeren 1942/43 synes det å ha vært et visst samarbeide mellom argentinerne og chilenerne, for 4 chilenerne var invitert til å delta i ekspedisjonen. Dette høres så meget mer rart ut, som det er en kjensgjerning at de to landene gjør krav på stort sett de samme landområder i Antarktis.

Ekspedisjonen forlot Ushuaia 18. februar 1943, og etter et lite opphold ved Melchiorøya fortsatte den til Port Lockroy. Offentliggjorte fotografier derfra tyder på at ekspedisjonen også drev luftkartlegning. Den kan derfor ikke ha vært så helt ubetydelig, og vi vet også at flere vitenskapsmenn deltok i ekspedisjonen.

Marguerite Bay som to år i forveien hadde vært umulig å forsere med skip fra Byrd-ekspedisjonen, var denne sesongen så godt som isfri, og i slutten av mars var «Primero de Mayo» innom Byrds østbase. De etterlatte samlinger fra Byrd-ekspedisjonen ble tatt med hjem, og på hjemvegen var kaptein Harriague igjen visstnok også innom Deceptionøya. Jeg har ikke kunnet finne ut om Argentina og Chile fortsatte virksomheten i Antarktis etter denne ekspedisjonen. Det er imidlertid ikke sannsynlig; for da skulle vel engelskmennene som nå gjenopptok sine undersøkelser i Falklandssektoren igjen, ha støtt på dem en eller annen gang.

*Engelskmennene bygger permanente værstasjoner
i Falklandssektoren.*

I 1939 måtte Discovery-undersøkelsene innstilles, og «Discovery» og «William Scoresby» ble satt inn i krigstjeneste. For første gang på 30 år kunne nå ikke engelskmennene gjøre sine årlige ekspedisjoner til Graham Land og Syd Shetlandsøyene. Riktignok var marinefartøyene «Queen of Bermuda» og «Carnavan Castle» en tur innom Deceptionøya i 1941 og 1943, men ellers var all britisk virksomhet der sør innstillet de første krigsårene.

I 1943 var engelskmenne kommet seg såpass ovenpå at de kunne begynne å tenke på sine antarktiske ekspedisjoner igjen. Kartlegningen av Graham Land og øyene rundt om stod nå for tur og mange andre nye undersøkelser skulle også drives der nede, og «The Falkland Island Dependencies Surveys» ble opprettet for å ta seg av alt dette. I desember 1943 var første ekspedisjon klar til avgang, og sjefen, J. W. S. Marr, dro sørover med 14 overvintreere ombord på «William Scoresby» og «Fitzroy».

Marr er en erfaren antarktiker. Bare 18 år gammel tok Shackleton ham med på Quest-ekspedisjonen hvor han fikk sitt første møte med Sydpollandet som senere ble hans arbeidsfelt. Siden 1927 har han deltatt som zoolog i Discovery-undersøkelsene i Sydishavet, og for sin innsats her har han også fått Bruce Memorial Price. Gjennom utallige reiser har Marr skaffet seg et inngående kjennskap til naturforholdene i Sydshetlandsøygruppen og langs nordkysten av Graham Land. Det var derfor en erfaren og trenet antarktiker som kom til å lede denne første ekspedisjonen som på grunn av krigen gikk under dekknavnet «Tabarin».

Isforholdene sørpå var vanskelige i sorsommeren 1943/44. Det lyktes derfor bare å opprette en stasjon på Deceptionøya og en i Port Lockroy, mens opprettelsen av hovedstasjonen som skulle ha ligget i Hope Bay på Graham Land, måtte utsettes.

Værtelegrammene fra disse to basene var sikkert meget viktige for de allierte i årene som fulgte med krig på alle verdenshavene. Stasjonene ligger midt i allfarvegen for de antarktiske uværsentra, og værtelegrammene derfra kan derfor gi meteorologene viktige opplysninger under utarbeidelsen av værvarslerne for traktene nordenfør. De meteorologiske observasjoner opptok da også en vesentlig del av tiden på begge stasjonene. Men det ble også tid til geologiske undersøkelser på Deceptionøya, og i Port Lockroy utførte Marr betydelige kartlegningsarbeider.

For sesongen 1944/45 ble et tredje skip, «Eagle», stillet til disposisjon for The Falkland Islands Dependencies Survey så virksomheten i sør kunne utvides ytterligere. Denne gangen lyktes det å opprette den planlagte basen i Hope Bay, likesom et overvintringshus også ble bygget på Coronationøya og gjort klar for senere okkupasjon.

Kaptein Taylor, som hadde etterfulgt Marr som sjef, hadde flyttet over til Hope Bay, dit det også var kommet flere hundespann fra Labrador. Denne gangen kunne derfor de planlagte sledeekspedisjonene også ta til.

I løpet av våren og sommeren ble nå kysten av Graham Land nedover til Cape Longing og øyene østenfor nøye undersøkt og kartlagt på flere lange sledeekspedisjoner. Sledeturene var stort sett begunstiget av pent vær. På den første som varte i 35 dager, skinte solen fra en krystallklar himmel dag etter dag, og de



Den engelske stasjon i Port Lockroy på Wienckeøya vest for Graham Land, 1945.

hadde bare tre liggedager på hele turen. Føret var også godt, og de unge hundekjørerene fra Hope Bay så i disse vår- og sommermånedene Antarktis fra dens blideste side. Ekspedisjonene arbeidet vesentlig innenfor Otto Nordenskjölds arbeidsfelt fra 1901/03, og hytten hans på Snow Hilløya ble også besøkt. Her holdt de engelske antarktikerne nå middag på Nordenskjölds 40 års gamle corn-beaf som fremdeles smakte fortreffelig.

Den 8. mai 1945 meldte radioen i Port Lockroy, Hope Bay og på Deceptionøya at krigen var slutt. Overvintrerne denne sesongen kunne derfor glede seg til å komme hjem til et land som ikke lenger var i krig.

ANTARKTISK FORSKNING I ETTER- KRIGSTIDEN.

Krigen var slutt, og menneskene burde dermed ha fått noe annet å tenke på. Men tanken på krig og elendighet slapp dem ikke så lett. De mest fantasifulle journalistene begynte straks å fable om rike Uranforekomster og edle metaller på Sydpollandet. Det gjaldt nå å sikre seg disse så fort råd var, så en kunne stå godt rustet til neste krig. Sydpolsforskningen måtte derfor snarest mulig gjenopptas. Men heldigvis var det også mange som ønsket denne forskningen gjenopptatt for forskningens egen skyld. I tiden framover får vi derfor håpe at det blir de siste som får stelle med utforskningen av Sydpollandet.

Engelskmennene utvider tallet på permanente værstasjoner i Falklandssektoren.

Da krigen sluttet, hadde England 3 stasjoner med tilsammen 21 mann i Antarktis. Skulle det imidlertid bli riktig fart i utforskningen av Graham Land, måtte det bygges flere stasjoner der. En ny hovedstasjon ble derfor planlagt opprettet i sesongen 1945/46 i Marguerite Bay-området, og E. W. Bingham ble utsett til sjef for overvintringspartiene i 1945/46.

Bingham er en trenet og erfaren polarfarer. Han var med Watkins på Grønland. Og sin erfaring som antarktiker fikk han på Rymill-ekspedisjonen 1934/37. Der hadde han tilsynet med hundene, og sammen med Rymill foretok han den første sledeturen tvers over Graham Land og ned langs dets østkyst til 70° sør. Han var derfor godt kjent i de strøk karene i Marguerite Bay skulle operere i.



Fra ekspedisjonslivet på Graham Land vinteren 1945.

Til den kommende sesongen hadde The Falkland Islands Dependencies Surveys også fått et nytt, spesialbygget skip, «Trepassey». «Trepassey» fikk også fullt oceanografisk utstyr så havforskningen dernede nå kunne opptas igjen.

I sørsommeren 1945/46 ble en ny base opprettet på Cape Geddes på Laurieøya og avløsningsmannskap brakt fram til de 3 gamle basene.

Den 16. februar 1946 forlot Bingham Deceptionøya ombord i «Trepassey» med kurs for Marguerite Bay. Erfaringene fra Rymill-ekspedisjonen sa Bingham at det gjaldt å legge basen så nær fastlandet som mulig av hensyn til sledeekspedisjonene innover Graham Land. Han valgte derfor Stoningtonøya der Byrds østbase lå.

Sledeekspedisjonene fra Hope Bay konsentrerte seg også denne vinteren om utforskningen av Graham Lands nordøstlige del. Dette området ble nå nøye kartlagt og geologiske undersøkelser foretatt i stor utstrekning. I Marguerite Bay der Bingham selv holdt til med 9 mann, ble starten for sledeekspedisjonene sinket lenge på grunn av været. De opplevde nå en

av de milde vintrene i Marguerite Bay. Så sent som 18. juli drev fralandsvinden all isen ut av Neny Fjord. Natttemperaturene var sjelden under 2° C, og på breene lå dyp og bløt snø med råtne «broer» over de utallige sprekkene. Først ut i september kunne sledeekspedisjonene starte, og i tiden framover til årsskiftet ble Graham Land platauet kartlagt mellom Richt-hofen-dalen og den såkalte Crane-Kanalen.

Av de 30 karene som overvintret denne gang på de forskjellige stasjonene, var det bare Bingham selv og to til som hadde overvintret i polartraktene tidligere. Men karene vennet seg snart til livet dernede og gikk til sitt arbeid med liv og lyst slik som deltagerne i Rymill-ekspedisjonen hadde gjort år forut.

I navigeringstiden 1946/47 ble det opprettet nye bemannede stasjoner på Signyøya og på Argentinaøyene der Rymill først overvintret på sin ekspedisjon. Det ble også satt opp en værstasjon i Admiralty Bay, men denne var bare i drift i seilingstiden. Stasjonen i Port Lockroy ble stengt for vinteren, og forøvrig ble alle stasjonene besøkt etter tur.

Den 3. februar 1947 kom «Trepassey» til Stonington-øya med avløsningsmannskap. Bingham reiste nå hjem, og major R. S. P. Butler etterfulgte ham som sjef i Marguerite Bay og som sjef for samtlige 5 overvintringspartier denne vinteren.

Også denne vinteren fortsatte de planlagte undersøkelserne etter programmet, og mye verdifullt materiale ble samlet inn og nye oppdagelser ble gjort. Som kjent oppholdt norsk-amerikaneren Finn Rønnes ekspedisjon seg også på Stoningtonøya denne vinteren, og et intimt samarbeide, som vi skal høre mer om senere, kom etterhvert istand mellom amerikanerne og engelskmennene.

Det foreligger ennå intet offisielt om arbeidet i den neste sesongen i Falklandssektoren. En avismelding i desember 1947 fortalte imidlertid at en avløsnings-ekspedisjon på 25 mann var på veg sørover med oppsynsskipet «John Biscoe». Sjef for overvintringspartiene 1948/49 skulle ifølge samme kilde være geologen dr. V. E. Fucks fra Cambridge Universitet. Avløsnings-ekspedisjonen hadde denne gang også med et Moth-fly for rekognoseringstokter ble det meldt.

En vet imidlertid at en sørgelig skjebne rammet overvintrerne i 1948. Først kom meldingen om at geologen, Eric Platt i Hope Bay var død av utmattelse. Senere fikk vi også høre at hytten der var brent ned i november 1948, og at meteorologen Oliver Burd og Michael Green var omkommet under brannen. De fem gjenlevende har siden bodd i telt og venter nå på avløsning.

Den siste meldingen jeg har sett, fortalte at «John Biscoe» har gjort flere forsøk på å komme inn i Hope Bay nå i slutten av januar 1949, men at den er blitt hindret av is og storm.

Undersøkelsene på Falklandsstasjonen går videre. For hvert år legges nytt land til de kjente strøkene dernede, og om ikke så lenge vil også eventyrlandet Graham Land være bereist på kryss og tvers. Allerede nå har flere av stasjonene en sammenhengende meteorologisk observasjonsrekke på 5 år og mer. Disse rekkene vil bli av meget stor betydning for det fortsatte studium av den klimaforandringen vi nå opplever. Sammen med tilsvarende rekker fra de arktiske stasjonene, vil de således kunne vise om variasjonene går parallelt i nord og sør.

AMERIKANSK «STORANGREP» PÅ ANTARKTIS.

Den siste krigen ble ført under alle himmelstrøk, i tropene såvel som i polaregnene. De krigførende måtte derfor anskaffe seg utstyr for operasjoner i polarstrøkene også. Etter krigen ville den amerikanske marine prøve sitt utstyr i Antarktis. Det ble besluttet å kombinere dette øvelsestoktet med geografisk forskning, og på det viset kom alle tiders sydpolar-ekspedisjon istand. Admiral Byrd ble øverste sjef for denne ekspedisjonen også.

«Operation High Jump».

Høsten 1946 var kjempeekspedisjonen klar til avreise, og 10. desember stod de 13 skipene, deriblant 1 ubåt og 2 store isbrytere, ut fra Balboa med kurs for Antarktis. Tolv store og mange små fly samt helikoptere stod også til ekspedisjonens disposisjon, og Byrds forrige ekspedisjon var bare for småtterier å regne mot denne. Alt ialt var ca. 4000 mann knyttet til ekspedisjonen der skulle operere i tre grupper: øst-, midt- og vestgruppen som alle skulle returnere før vinteren satte inn.

Midtgruppen hadde en stri tørn med et 600 miles bredt pakkisbelte i Rosshavet. Først i midten av januar 1947 nådde den derfor Hvalbukta, hvor den skulle holde til. I slutten av januar kom Byrd flygene med 6 Dacota-fly. Han hadde startet fra hangarskipet «Philippine Sea» oppe ved Scottøya, og fra nå av tok operasjonene i Hvalbukta til.

Det er umulig å komme inn på de enkelte gruppenes flygninger. Alle flyrutene er inidtlertid avsatt på kartet (side 93). Som vi ser, dekket de Ross Shelfen og



Landskap fra Palmer Arkipelet ved Graham Land.

mesteparten av polkalottens kystlinje, bortsett fra Graham Land og Weddellhavet.

På et av sine flytokter oppdaget Byrd en ny fjellkjede sønnenfor Horlickfjellene. Antagelig er det en fortssettelse av Dronning Maud fjellene han der så, og på sin poltur den 17. februar 1947 fløy han 160 km. inn i Øst-Antarktis.

Sør for kystlinjen på Adélie Land fant flygerne fra vestgruppen et 3000 m. høyt platå. Det strakte seg sørover så langt de kunne se, og sannsynligvis går det gradvis over i selve polplatået. Inne på Queen Mary Land fant de også et stort, snøbart område med isfri sjøer. «Bungeroasen» kalte de det, og det lyktes også å lande med fly på en av sjøene.

Til tross for mye dårlig flyvær lyktes det allikevel flygerne i østgruppen å luftkartlegge store deler av kyststrøkene på Ellsworth Land. Viktigst var oppdagelsen av den store bukta som går inn i landet vestenfor Eight-halvøya. Mellom denne bukta og Mt. Ruth Siple fant de også to øst-vest gående fjellkjeder, hvorav den ene er ca. 5000 m. høy. Mange

nye øyer utenfor kysten i Vest-Antarktis ble også funnet under flygninger fra østgruppen.

På grunnlag av observasjoner som ble foretatt, mener ekspedisjonens meteorologer å kunne fastslå at et av sentrene for de antarktiske stormene ligger mellom Wilkes Land og Australia. Det annet mener de ligger i traktene ved Peter I's øy.

Nær sagt alle vitenskaper var representert på ekspedisjonen, og mye verdifullt materiale ble sikkert bragt hjem etter turen.

«Operation Wind Mill».

For å komplettere en del av materialet fra «High Jump»-ekspedisjonen sendte den amerikanske marine isbryterne «Edisto» og «Burton Island» sørpå i sesongen 1947/48.

«Wind Mill»-ekspedisjonen oppholdt seg først i Davis Sea hvor det ble gjort landgang på Haswell-øya. Keiser-pingvinene der var gjenstand for studier, og flere praktfulle eksemplarer ble bragt med hjem.

«Bungersoasen» ble igjen lokalisert fra fly, men denne sommeren var det ingen isfri sjøer å se. Et parti ble landsatt der og gjorde studier i marken et par dager. Hensikten med å landsette folk her inne var også å bygge trigonometriske punkter til støtte for senere luftkartlegging. Vi får håpe at disse punktene ikke forsvinner akkurat som «oasen» før de kommer igjen neste gang.

På turen østover var de innom Mac Murdo-sundet, der hyttene på Cape Evans og på Cape Royds ble besøkt. Hytten på Cape Royds hadde holdt seg utmerket siden Shackleton forlot den i 1909, og selv fyrstikkene som lå igjen der, var brukbare. Little

America var de også innom på turen, men en landgang på Peter I's øy mislyktes.

Det siste anløpsstedet var Marguerite Bay, der «Wind Mill»-ekspedisjonen møtte Finn Rønne. Rønne fikk nå en kjærkommen hjelp. «Edisto» og «Burton Island» brøt opp den råken han ventet på, og sammen ferlot alle skipene Marguerite Bay med kurs hjemover 23. februar 1948.

Etter hjemkomsten uttalte sjefene seg meget lovende om isbryterne. Uten dem hadde det ikke latt seg gjøre å komme inn til kysten på de fleste stedene i det hele tatt, mente de.

FINN RØNNES EKSPEDISJON.

Rønnes ekspedisjon var et privat foretagende som han bare med stort besvær greide å skaffe den fornødne kapital til. Mye slit og strev lå derfor bak Rønne da skipet hans, «Port of Beaumont», forlot Texas 25. januar 1947, flere uker forsinket. Ombord befant seg foruten Rønne selv, 19 mann samt fruene Rønne og Darlington, som alle skulle delta i overvintringen. Skipet hadde også med 3 fly, 43 hunder og utrustning for et år.

Den 12. mars landet de ved Stonington-øya og tok Byrds østbase fra 1939/41 i besittelse. Det så ut til å «trekke opp til uvær» da Rønne heiste det amerikanske flagget på stasjonen sin. Men da han forsikret major Butler på den engelske stasjonen at det ikke betød noe annet enn at en amerikansk ekspedisjon hadde tatt i bruk igjen en gammel amerikansk stasjonsbygning, gled det hele over. Det beste samarbeide utviklet seg da også senere mellom de to ekspedisjonene.

I juli ble en meteorologisk stasjon opprettet inni fjellene på Graham Land øst for Marguerite Bay. En kombinert værstasjon og flybase ble senere opprettet på Cape Keeler ut mot Weddellhavet, og vær-rapportene fra disse stasjonene gjorde det senere mulig for meteorologene å lage gode værvarsler for flygerne. I slutten av september var alt klart, og arbeidet i marken kunne ta til.

Sledeekspedisjonene startet først, da flyværet holdt seg dårlig til langt ut i november. En geologisk ekspedisjon på to mann arbeidet nå i lengre tid på vestkysten av Graham Land og ute på Alexander I Land. Den lengste sledeekspedisjonen ble foretatt sammen med engelskmennene. Over Graham Land fortsatte denne ekspedisjonen langs dets østkyst helt ned til Mt. Austin og gjorde mange nye oppdagelser.

På tre lange flyturer fra Cape Keeler lyktes det Rønne å påvise at Eternity-fjellene svinger vestover ved ca. 70° SB og fortsetter til $77^{\circ} 30'$ SB og 72° W, hvor de går over i et stort høydeplatå som stiger jevnt sørover. Innenfor Lassiter Shelfen i Weddell-havet oppdaget han også nytt land, og han mener at denne oppdagelsen eliminerer enhver mulighet for noen kanal mellom Ross- og Weddellhavet. For så vidt stemmer dette helt overens med Byrds oppfatning. Byrd mener nemlig at de fjellene han oppdaget sør for Horlick-fjellene også fortsetter mot Graham Land. Landet sør for Weddellhavet ble døpt «Edith Rønne Land» etter Rønnes frue som er den ene av de to første kvinnelige overvintreere i Antarktis.

Flygninger ble senere foretatt på vestkysten av Graham Land, nord og sør for Marguerite Bay og på østkysten mellom 66° og 68° SB. Likeså fløy Rønne over Alexander I Land, og den 23. desember 1947

gjorde han den første landgang på Charcotøya da han landet med fly der.

«Port of Beaumont» hadde ligget innefrosset ved Stoningtonøya hele vinteren, og så sent som i midten av februar hadde ikke isen gjort tegn til å gå opp. Rønne mottok derfor med glede tilbudet om å la isbryterne «Edisto» og «Burton Island» bryte opp råk for «Port of Beaumont», og den 23. februar 1948 sto alle tre skipene hjemover.

Storpolitikk i Antarktis.

Argentina og Chile har aldri villet anerkjenne Englands suverenitet over områdene i Falklandssektoren. Disse landene gjør hver for seg krav på stort sett de samme områdene der sør selv, og for å underbygge kravene har de etter hvert utvist en stigende aktivitet i strøkene der nede.

I januar 1947 sendte Argentina *M. Garcia* med «Patagonia» og tre andre skip ut på en ny ekspedisjon til Graham Land-traktene. Ekspedisjonen bragte avløsning og utstyr til stasjonen på Laurieøya, som hadde vært i drift under hele krigen, men ekspedisjonen hadde en enda viktigere oppgave. Den skulle opprette en værstasjon på Gamma-øya i Palmer arkipelet. Da Bingham besøkte øya med «Trepassey» våren 1947, oppholdt det seg således noen argentinske vitenskapsmenn i 6 teller der.

Garcia drev også hydrografiske undersøkelser, og ifølge avisnotiser bygget han et fyr ved Doumerøya denne våren. De opererte også nedover langs vestkysten av Graham Land, og like før Rønne kom, var et argentinsk skip innom Stonington-øya også.

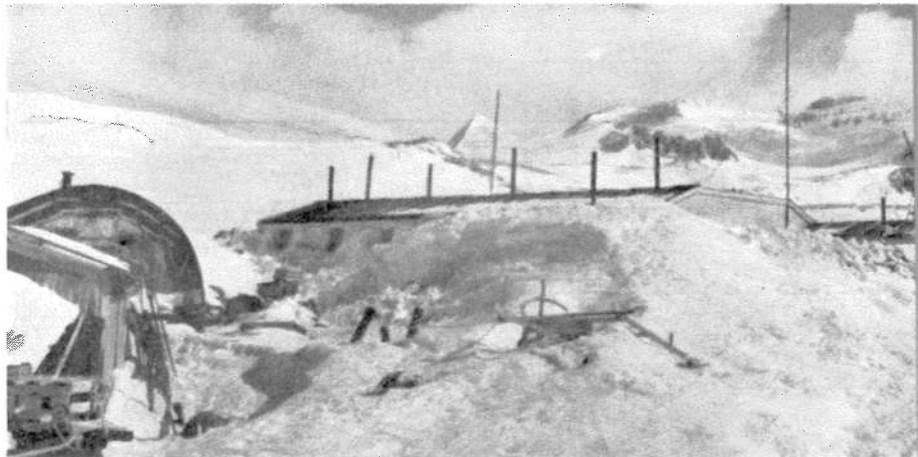
Samme sesongen sendte Chile fregatten «Iquique» og et annet skip sørpå. Chilenerne gjenopprettet denne våren basen på Greenwichøya. Bingham var også innom der i april 1947, og da traff han chilenerne i full sving med byggingen av basen. Skipenes rute forøvrig har jeg ikke kunnet fastslå, bortsett fra at de med sikkerhet var innom Stoningtonøya i Marguerite Bay.

Opprettelsen av basen på Gamma- og Greenwichøya i 1947 var bare opptakten til enda større aksjoner fra Argentinas og Chiles side.

Argentinerne startet sesongen 1947/48 med en non stop flygning fra Santa Cruz til Graham Land og retur. Flyet ble fløyet av admiral Gregorio, og er den første direkte flygning fra et av kontinente til Antarktis. Flygningen ble i avisene satt i forbindelse med en større argentinsk sydpolekspedisjon. Noen slik har jeg ikke hørt noe mere om, men i midten av desember 1947 meldte et telegram at argentinerne hadde anlagt en base på Deceptionøya. Et senere telegram meldte også at en argentinsk flåtestyrke drev øvelser i Antarktis og at tre kryssere og seks destroyere var på vei til Deceptionøya og Melchiorøya.

Chilenerne lå heller ikke i dødvannet denne våren. Den 18. februar 1948 heiste president *Videla* Chiles flagg på Graham Land. Flaggheisingen foregikk et stykke nord for Hope Bay. Videla tok landet i besittelse for Chile og kalte det Bernardo o'Higgins Land. Etter seremonien reiste han hjem via Greenwichøya ombord i «Presidente Pinto».

I basen på Bernardo o'Higgins Land ble 6 mann etterlatt, og en skitropp derfra prøvde senere å gå over landet til Weddellhavet. De kom ikke til Weddellhavet og måtte snu. På vendepunktet satte



Den engelske stasjon i Hope Bay på nordspissen av Graham Land vinteren 1945.

de imidlertid opp en markeringsstolpe med innskriften «Territorio Chileno». Senere i februar meldte chilenerne at korvetten «Covadonga» og et skip til skulle avgå for Antarktis. Hensikten var å komme seg helt til Marguerite Bay. Jeg har ikke kunnet finne noe om hvordan det gikk med denne ekspedisjonen.

Flåtemanøvrene og alle okkupasjonene foranlediget Storbritannia til å sende krysseren «Nigeria» til Falklandssektoren. Det hele gled imidlertid over, men da Storbritannia ønsket saken bragt inn for domstolen i Haag, satte Argentina og Chile seg imot dette, og dermed har det foreløpig blitt.

Det var forresten moderne med okkupasjoner denne våren sørpå. Sør-Afrika Sambandet okkuperte således Prince Edward-øyene. De ville opprette en værstasjon og drive andre vitenskaplige undersøkelser der, ble det hevdet.

Australia kommer med.

Det er svært lite offentliggjort om de australske tiltak i Antarktis etter krigen. Så vidt jeg har kunnet bringe på det rene, ble en australsk værstasjon opp-

rettet på Heard og Macquarieøya i januar 1948. Stasjonen skal siden ha vært i kontinuerlig drift hele tiden.

En ekspedisjon med «Wyatt Earp», som Australia har overtatt etter Ellsworth, ble også planlagt for sesongen 1947/48. Denne skulle operere langs kysten av Adélie Land og blant annet finne et skikket sted for en permanent værstasjon der. Senere skulle «Wyatt Earp» anløpe Heard og Macquarieøya på hjemturen. Hvor vidt det er blitt noe av denne ekspedisjonen ennå, har jeg ikke kunnet bringe på det rene. I januar 1949 meldte imidlertid et telegram at det australske marineskipet «Labuan» ble gjort klar til å gå til Heard og Macquarieøya med avløsningsmannskaper og forsyninger.

Den norske Bratigg-ekspedisjonen.

Like etter fredsslutningen ble det her hjemme arbeidet for å få istand en større overvintringsekspedisjon til Dronning Maud Land. Regjeringen anmodet også Det Norske Geografisk Selskap om å ta seg av forberedelsene til ekspedisjonen. Engelskmenn og svensker skulle også delta, og den svenske professor Ahlmann har gått sterkt inn for foretagendet. Som kjent kom ikke ekspedisjonen avgårde så tidlig som en fra først av hadde regnet med. Senere er forberedelsesarbeidet overdratt Norsk Polar Institutt under professor Sverdrups ledelse. Selve planen er også blitt revidert på mange punkter. Men nå er forberedelsene kommet langt. Sjefen, kaptein John Giæver, er utfatt og likeså flere av deltagerne. Så nå kan en regne med at ekspedisjonen kommer avsted høsten 1949.



Helikopter brukes for første gang i Antarktis. Fra «Operation High Jump» 1946—47.

Samtidig med den ovenfor nevnte ekspedisjon fikk også Det Norske Geografisk Selskap i oppdrag å forberede en mindre havforsknings ekspedisjon til Antarktis i samarbeide med De Norske Hvalfangstselskapers Forbund.

Den kanadiske tråleren, «North Star», som da eides av den norske stat, var først påtenkt til skip for havforsknings ekspedisjonen. Skipet egnet seg imidlertid ikke for formålet, og valget falt til slutt på M/S «Brategg» av Ålesund. Som sjef ble antatt kaptein Nils Larsen, og cand. real. Holger Holgersen ble overdratt ledelsen av de vitenskaplige undersøkelsene.

«Brategg» forlot Sandefjord 22. oktober 1947, og etter å ha anløpt Montevideo og Punta Arenas, kom den fram til $52^{\circ} 53' \text{ SB}$ og 90° WG 12. desember.

Mellom den Antarktiske konvergens og pakkisbeltet i sør ble det så i tiden framover gjort et oceanografisk krysstokt. Først gikk turen i vestlig retning, og den vestligste possisjonen var $174^{\circ} 31' \text{ WG}$. Deretter gikk

reisen østover igjen bortover mot Peter I's øy. Det lyktes også Brategg-karene å gjøre landgang på Peter I's øy denne våren. Geologiske prøver ble innsamlet, og fuglelivet ble studert. Men isen tvang dem snart til å forlate øya. På reisen videre østover ble også Deceptionøya anløpt. Under toktet ble det gjort kontinuerlige oceanografiske, biologiske og meteorologiske observasjoner. Isforholdene ble også studert, likeså hvalens vandringer.

Brategg-ekspedisjonen avsluttet sine undersøkelser i mars 1948. Den hadde løst sin oppgave, og Brategg-ekspedisjonen danner en verdig fortsettelse på norsk forskningsvirksomhet der sør.

*

Nye ekspedisjoner til Antarktis planlegges. Vi har alt hørt om den norsk-svensk-britiske som en håper skal komme avsted høsten 1949. Høsten 1948 sendte Frankrike en ekspedisjon med «Commandant Charcot» sørover. Den skulle til Adélie Land, og ledes av Max Duguet. Siste meldingen jeg har sett om ekspedisjonen var imidlertid ikke opplyttende. Et pariser-telegram datert 24. februar 1949 meldte således at «Commandant Charcot» ikke greidde å komme gjennom pakkisen, og at skipet derfor måtte vende tilbake til Hobart på Tasmania.

28 februar 1949.

Thor Werner-Johannessen.

Kort oversikt over den norske pelagiske hvalfangst 1939—1949.

Av H. Bogen.

Den norske hvalfangstflåten i Antarktis var forlengst på hjemtur da den i april 1940 pr. radio fikk høre om det tyske overfall på Norge 9. april. Den ble selvfølgelig straks dirigert til alliert eller neutral havn. Hvalfangstbestyrer Hjalmar Braavold på flyt.k. «Thorshammer» telegraferte den 30. april til sin reder: «. . . . Det er vel ikke usannsynlig at mange av mannskapene i vernepliktig alder blir sendt hjem, men dette blir vel ordnet av norsk konsul eller legasjon i New York. Det er trist stemning blant alle ombord på grunn av den skrekkelige situasjon i Norge, man får håpe at den ikke blir altfor langvarig, ennskjønt det ser mørkt ut nå»

Gud skje lov visste man ikke at det skulle gå ytterligere 5 drøye år før Hitler og hans tyske krigsmakt var nedkjempet. I disse 5 år gjorde de norske hvalfangere i alle aldre sin innsats til sjøs og til lands, i marinen, på handelsflåten eller blant de norske styrker i Skottland. Noen fikk også fortsette i sitt gamle yrke, dels på kysten av Peru og dels i Antarktis. Men noen regulær norsk hvalfangst ble det ikke anledning til å drive i tiden 1940—45, selv om det bare var i sesongen 1942/43 at hvalen i Antarktis var totalfredet

for *pelagisk* fangst. Mens det ennå i sesongen 1939/40 ble tatt ca. 32 900 hval, ble det i årene 1940/45 «bare» skutt ialt 23 476 dyr i Sørishavene. På feltene utenfor Antarktis ble det i de samme år fanget 25 189 hval.

Det vakte stor oppsikt hjemme i Norge da tyskerne i januar 1941 i Antarktis beslagla 3 norske kokerier med 22 500 tonn *uassurert* hvalolje. De interesserte kan lese om hendingen i Norsk Polar-årbok 1945 s. 87—92 og i «Innstilling fra Undersøkelseskomiteén av 1945», bind VI s. 126—28.

Da krigen i Europa var slutt mai 1945, var samtlige britiske og 8 (7) norske flytende kokerier krigsferlist. De store langsomtgående skutene var takk-nemlige mål for de tyske u-båter. De 8 norske kokeriene representerte til sammen ca. 121 000 t. d.w. Norge mistet også 39 hvalbåter.

Skulle man gjenreise hvalfangstflåten? Unilever gikk ikke til nybygging, men de øvrige britiske og sør-afrikanske redere gjorde det. Og det ble også Norges linje tross forlis-erstatningen fra krigens tid bare var på 75 392 280,— kroner, mens nykontra-heringsbudsjettet kunne komme opp i ca. 245 mill. kr. Byggeprisene både for kokerier og hvalbåter var 4 og 3-doblet siden slutten av 1930-årene, fra henholdsvis 8 mill. og 800 000 kr. til 32 og 2,8 millioner pr. skute.

Den 9. april 1940 hadde Norge 107 hvalbåter utenfor norsk territorialfarvann. Av dem var 80 i behold ved krigens slutt. Under krigen var det bygd ca. 50 hvalbåter ved norske verksteder. De fleste for tysk regning, men for *norske* penger. Noen gikk tapt i løpet av krigen. De «overlevende» ble — bortsett fra et par stykker — ved freden allokert U.S.A., S.S.S.R. og Storbritannia. 17 av dem fikk nordmennene *kjøpt* tilbake. 10 fra U.S.A. og 7 fra Storbritannia. Kjøpe-

summen var 11,6 mill. kr. og båtene måtte overtas i den stand de befant seg i. Å gjøre dem fangstbrukelige kan ikke ha kostet *under* nye 11 millioner, skulle jeg tro.

Stillet overfor slike summer ble samtlige norske selskaper som hadde drevet fangst i Antarktis i sesongen 1939/40 enige om å følge prinsippet: en for alle og alle for en. De selskaper som hadde mistet sitt materiell skulle ikke stå dårligere enn de som tilfeldigvis hadde sitt flytende. Et vakkert etterkrigsutslag av den følelse som holdt den norske nasjon sammen og oppe i krigsårene, og som nå snart bare er et romantisk minne.

På et møte den 11. juni 1945 av *De norske hvalfangstselskapers forbund* ble det da vedtatt en avtale om fangst for fellesregning i de tre sesongene høsten 1945 til våren 1948. Den samlede fortjeneste under fellesfangsten skulle deles i to like store deler. Den ene skulle gå til avskrivning av overprisen på det nye materiell. Den annen ble fordelt på de enkelte selskaper etter et nærmere avtalt prinsipp. Oljen skulle selges under ett ved et eksportutvalg oppnevnt av forbundet.

Gjenreisningsprogrammet ble — når vi ser bort fra hvalbåtmateriellet — regnet for fullført da flyt.k. «*Thorshøvdi*» gikk av stabelen hos *Burmeister & Wain* (København) den 15. april 1948.

Norge har nå 10 flyt. kokerier. 5 førkrigs: «*Thorshammer*», «*Sir James Clark Ross*», «*Pelagos*», «*Suderoøy*» og «*Antarctic*». De tilhører: A/S Thor Dahl (Bryde og Dahls Hvalfangerselskap), Rasmussen & Co. (A/S Rosshavet), Svend Foyen Bruun (A/S Pelagos), Karl Knutsen O.A.S. og Anton von der Lippe (A/S Antarctic).

De 5 nye kokerier: *Norhval* (bygd under krigen ved Furnes Shipbuilding Co.), tildelt A/S Globus og A/S Polaris. Redere: Melsom og Melsom. *Kosmoss IV* (ex det førkrigsbygde tyske kokeri *Walter Rau*), tildelt selskapene Kosmoss I og II, reder Anders Jahre. *Kosmoss III*, en nybygning fra Gøtaverkene, tildelt Kosmoss I og II. *Thorshavet*, bygd ved Harland & Wolf (Belfast), og det nevnte *Thorshøvdi*. De to siste tildelt henholdsvis A/S Ørnen og A/S Odd, reder A/S Thor Dahl.

De tre sesonger for fellesregning. 1945—1948.

År:	Antall flyt. kokerier i Antarktis:	Derav norske:	Antall land stasjoner:	Derav norske:	Antall hval- båter:	Derav norske:
1945/46:	9	6	3	1	93	49
1946/47:	15	7	3	1	147	65
1947/48:	17	9	3	1	184	91

År:	Antall hval:	Total olje- produksjon i fat:	Derav Norsk:	Britisk:	Argen- tinsk:
1945/46:	13 381	820 883	520 811	255 044	45 028
1946/47:	25 596	1 942 100	979 913	728 752	47 830
1947/48:	31 179	2 101 035	1 046 143	761 485	44 965

År:	Japansk oljeproduksjon:	S.S.S.R.s oljeproduksjon:	Hollandsk oljeproduksjon:
1946/47:	73 259	35 000	77 310
1947/48:	104 912	58 400	85 130

År:	Antall fangstfolk i Antarktis	Derav norske:	Vestfolds %-andel av <i>samtlige</i> hvf. fangere i Antarktis:
1945/46:	4 115	82 %	67,87 %
1946/47:	6 966	65 %	51,75 %
1947/48:	8 679	69 %	54,--- %

I sesongen 1945/46 produserte de norske selskaper i Antarktis ca. $\frac{1}{2}$ mill. fat olje. Den ble solgt til en pris av £ 67/10— og ville i det åpne marked innbragt ca. 110 mill. kr. Neste sesong ga for Norges vedkommende 980 000 fat. Prisen var £ 100- pr. tonn, og ville i det åpne marked ha gitt ca. 320 mill. kr. Den tredje sesongen med fangst for felles regning ga ca. 1 million fat — tok man det økte antall hvalbåter og annet materiell i betraktning var resultatet 23 % dårligere enn foregående sesong. — Oljeprisen ble £ 110- pr. tonn og ville i det åpne marked innbragt ca. 370 mill. kroner.

I de tre fellesdriftssesongene ble det da produsert norsk hvalolje for ca. 800 mill. kr. Et stort tall. I de 30 årene fra 1905 til 1934 kokte norske selskaper ut olje i Antarktis for ca. 1350 mill. kr. Men det var bedre kroner. I storsesongen 1930/31 ga den norske hvalfangsten landet en bruttoinntekt på ca. 145 mill. kr. — Og den gangen var kronens kjøpekraft 80 % av gullkronens av 1914.

800 mill. kr. er dessverre ikke et så svimlende tall når vi ser det nærmere etter i gehalten. For det første er hvalfangernes utgifter ca. 4-doblet. For så vidt svarer £ 100- pr. tonn i dag til £ 25 pr. tonn i 1920-årene. En pris man den gangen regnet for god, men

man hadde også fått £ 33 og £ 30 pr. tonn. For det annet har man ikke brev på at denne prisen pr. tonn vil holde seg. Det vil den temmelig sikkert ikke. Og for det tredje har hvalselskapene ved tvangssalg av olje til under produksjonspris til det innenlandske marked betalt en utjevningsavgift til den norske stat på ca. 17½ mill. i 1946, 41 mill. i 1947 og ca. 47 mill. kr. i 1948. Til sammen en særbeskatning på ca. 115½ mill. kr. Til dette kommer avgifter til sikringsfond, vitenskapelig arbeid og fangstkontrollen. Fra 50 øre til kr. 3,— pr. fat.

Sesongen 1948/49.

I siste sesong ble det drevet hvalfangst i Sørishavene fra 18 flyt.k. og 3 landstasjoner med 201 hvalbåter. Etter en innledende spermhvalfangst begynte finnhvalsesongen den 15 desember 1948. På et møte 6. mars i Oslo i komitéen for Internasjonal Hvalfangststatistikk ble sluttdatoen for den pelagiske fangst i Antarktis for sesongen 1948/49 satt til den 26. mars. Man regnet med at da ville kvoten på de tillatte 16 000 blåhvalenheter være nådd. Her gjorde komitéen en fulltreffer. På avslutningsdagen var fangsten 15 926 blåhvalenheter. I 1948 var den 16 302.

Ifølge de oppgaver som foreligger i skrivende stund (10/4 1949) var resultatene som følger:

Total norsk fangst i fat:		Total brit. fangst:		Hollandsk:
1 046 488		696 423		105 000
Finnhval- olje:	Spermhval- olje:	Finnhval- olje:	Spermhval- olje:	
932 733	113 755	620 513	75 910	

Foruten en landstasjon med 7 hvalbåter, for dem mangler ennå oppgaver over fangstresultatene, fanget nordmennene med 10 kokerier og 99 hvalbåter. Britene fanget fra 1 landst. med 7 hv.båter (slutt-oppgaven mangler) og 4 kokerier med 53 hv.båter. Hadde britene hatt to ekspedisjoner til på feltet, med samme fangstresultat som de 4, ville 6 britiske kokerier ha produsert like meget olje i siste sesong som 10 norske. Hva kan nå det komme av?

Besetningen er jo bl. a. norsk på de britiske som på de norske skutene. Det er så. Men britene har fra 2 til 3 flere hvalbåter pr. ekspedisjon. Og de har et bedre skytterutvalg. Britene har nå 4 ekspedisjoner i pelagisk fangst mot 9 før krigen. Til sine 4 ekspedisjoner har de kunnet velge ut toppskytterne fra de tidligere 9. Og hva det igjen betyr, kan framstilles i klare tall.

I sesongen 1946/47 representerte beste skytter i et selskap i forhold til den nestbeste en merverdi i fangsten på kr. 1 044 000. I forhold til den dårligste var merverdien kr. 4 786 000. Nesten 5 millioner kroner! I den neste sesong, 1947/48, representerte samme skytter en merverdi på kr. 1 856 000 i forhold til skytter nr. 2, og kr. 6 351 400 i forhold til nr. sjakk.

Når de norske ekspedisjoners hvalbåtdagsverk ligger 25,8 % under de britiske, må det vel skyldes at britene har bedre hvalbåter.

Mesteparten av den norske finnhvalolje er solgt til en pris av £ 100- pr. tonn. Men hvalselskapene må selge 42 000 tonn til innenlands forbruk etter en pris som ligger £ 60- pr. tonn *under* markedsprisen.

Spermhvaloljen, som i fjor falt fra £ 130- til £ 70 pr. tonn, er for øyeblikket uten kjøper. Behovet for spermolje er meget begrenset, og foruten den Ant-

arktiske produksjon, kom jo Anglo-Norse hjem med ca. 88 000 fat spermolje fra Stillehavet.

Siden høsten 1945 har de norske sørhavsekspedisjoner tilført Norge verdier for over 1 100 mill. kr. Av disse har staten beregnet seg en utjevningsavgift på mellom 160 og 170 millioner. Med full rett kunne en Sandefjords-avis skrive: «Vestfold er statens melkeku framfor noe annet fylke. Ingen betaler så meget statsskatt og gir så store inntekter i form av avgifter og særskatter som vårt fylke, iallfall når en tar størrelsen og folketallet i betraktning.»

Både disponenter og aksjonærer har reagert på denne sterke særbeskatning. I et foredrag i Oslo Handelsstand den 25/2 1948 sa en hvalreder at: «. . . Det ser ut til at den nåværende regjeringsmakt på denne måten vil plukke fjærene av den norske gullhønen i Sydishavet.» (Etter avisreferat). Sikkert er det at de aksjonærer som har kjøpt hvalpapirer til siste års kurser får mindre enn obligasjonsrente av sine penger. På den annen side har avskrivningsmulighetene vært lempelige både i shipping og hvalfangstselskapene.

Ellers er hvalfangernes hovedbekymring i dag som i årene før krigen, spørsmålet om hvalbestanden. Det kan neppe være tvil om at med den nåværende beskatning av 16 000 blåhvalenheter i sesongen, står man i fare for å slakte hønen som legger gulleggene.

Hvalen er ingen rognfisk, men et pattedyr som ikke føder en unge i året. Den er henvist i kampen for tilværet til sine egne uforanderlige resurser. Den kan ikke, som hvalbåtene, ved hjelp av teknikken øke sin fart eller sine krefter. Den blir som bytte stadig mere forsvarsløs samtidig som den er underkastet naturens egen barnebegrensning.

Fra 1933 til 1939 økte hvalfangstmateriellet i Antarktis både hva kokerier og hva hvalbåter angikk med 100 %. Men oljeproduksjonen gikk bare opp med 11 % i det samme tidsrom. Fra 1934 til 1947 er blåhvalens gjennomsnittslengde sunket fra 80,5 fot til 78,29 fot. Og mens 39 % av fangsten for 14 kokerier i sesongen 1946/47 bestod av blåhval, — den verdifulleste hvalarten —, var blåhvalprosenten i sesongen 1947/48 for de samme 14 kokerier sunket til 23. Produksjonen regnet i hvalbåtdagsverk var i 1946/47 134,2 fat. Siste sesong var den nede i 93,2. En nedgang på 30,6 % på tre sesonger. Det er ikke noe å forundres over om det er riktig som fortelles: at Argentina skal ha tilbudt Australia å få kjøpe kjempekokeriet «Juan Peron», som er under bygging, men at Australia har avslått. Australia har sloppet tankene på hvalfangst i Antarktis. Det vil heller prøve seg på egne hjemmefelter — i mindre og billigere skala. Fortsetter man å slå ihjel over 30 000 dyr pr. sesong langs østkysten av sørpolkalotten, så må man snart finne andre utveier enn hvalfangsten for å utnytte havenes «oljerikdommer».

Anslagsvis statistikk over hval skutt med granatharpun:

Fra 1869 til 1919 ca.	236 000	hval	
» 1920 » 1929 »	200 000	»	
» 1929 » 1939 »	386 500	»	
» 1939 » 1945 »	81 565	»	

Den samlede erstatning til de norske hvalselskaper for årene 1940—1945:

Kokeriene. Forlis-erstatning	kr. 55 888 280,—
» Bruks-erstatning	» 31 654 606,—
Hv.båtene. Forlis-erstatning	» 19 504 000,—
» Bruks-erstatning	
÷ kr. 1 340 000,—	» 31 536 000,—
Salgssum for tre båter	» 1 514 189,—
Oljesalg	» 74 622 265,—

De norske kokeriers sluttfangster i Antarktis —
spermoljen medregnet:

Ekspedisjon:	Sluttfangst 1947/48:	1948/49:
Antarctic	106 437	84 426
Kosmoss III	90 000	127 350
Kosmoss IV	108 429	120 500
Pelagos	95 000	79 312
Norhval	150 700	131 800
Sir J. C. Ross	144 500	117 400
Suderøy	68 470	51 000
Thorshammer	103 000	113 020
Thorshavet	124 000	130 700
Thorshøvdi	(Deltok ikke)	91 000

Sesongen 1947/48 varte fra 15/12 til 31/3. Sesongen 1948/49 fra 15/12 til 26/3. Spermoljeproduksjonen var i den første av de nevnte sesonger 55 288 fat, i den andre 113 755 fat.

Om utnyttelse av råstoffet i hvalfangsten.

Av byråsjef H. Th. Knudtson, Fangstkontoret.

Selvom folk flest nok har en forestilling om at hvalene er kolossalt store dyr, er det de færreste som har klart for seg hvilke fantastiske dimensjoner hvalene kan nå, og hvilke råstoffmengder en enkelt hval kan representere.

Man regner at blåhvalen kan nå vekter på omkring 150 000 kg., selvom en vekt på omkring 100 000 kg. nok er mer alminnelig selv for velvoksne eksemplarer av blåhvalarten. Sammenligner vi en slik 100 tonn hval med landdyr av respektable dimensjoner, som f. eks. elefanter og okser, finner vi at det må 25 elefanter og hele 150 okser til for å veie opp en slik hval.

Å veie en hval byr selvsagt på praktiske vansker, men det er da gjort i noen tilfeller. Ingeniør E. Fred. Heyerdahl lot således i sin tid en blåhvalhun på 89 fot veie på Syd-Georgia. Vektfordelingen var:

Kjøtt	56 444 kg.
Spekk	25 651 »
Bein	22 638 »
Tunge og tungerot	3 158 »
Lungene	1 226 »
Hjertet	631 »
Nyrene	547 »

Magesekken	416 kg.
Tarmene	1 563 »
Leveren	935 »
Største rygghvirvel	240 »

Det som iallfall hittil har gitt hvalen den største verdi er innholdet av olje. På grunn av visse forhold i forbindelse med hvalenes levevis, vekslingen mellom næringstrekket til de återike polare havområder og forplantningstrekket til de återfattige tropiske og subtropiske havområder — er hvalens kropp innredet på lagring av næringsstoffer i organismen. De største fettreserver legges opp i spekklaget, men også i beina er det store muligheter for lagring av fett. Den omstendighet at det gjennomsnittlige oljeutbytte pr. blåhvalenhet fra den første til den siste måned under fangsten kan stige med over 100 % viser omfanget og betydningen av denne fettningsprosess.

På grunnlag av en rekke undersøkelser har ingeniør Heyerdahl kommet til at spekkets volum utgjør fra 13,7 til 14,6 % av hele hvalens volum, og vekten av spekket fra 17,7 % til 21,4 %, mens den del av oljen som skriver seg fra spekket i gjennomsnitt utgjør hele 44 % av det totale oljeutbytte.

Under disse omstendigheter er det forståelig at hvalfangstekspedisjonene i den antarktiske hvalfangsts barndom, da hvalrikdommen syntes uuttømmelig i forhold til fangstmateriellet, og fangsten og utnyttelsen av stoffet ikke var gjenstand for restriksjoner, fortrinnsvis utnyttet de deler av hvalen som var lettest å arbeide med og ga mest oljeutbytte. Oljeutbyttet pr. beregnet blåhval var den gang ikke mer enn ca. halvparten av hva man senere er nådd opp til. Sett på bakgrunn av senere erfaringer kan man bare

slå fast at det ble sløst med verdifulle råstoff på en måte som retttest må betegnes som rovdrift. For å være rettferdig må man imidlertid ta i betraktning at kokeriene i den første tid var små, at de hadde liten dampkapasitet og at kokemateriellet var nokså primitivt. Videre var kokeriene avhengig av tilførsel av ferskvann fra land fordi de ikke var utstyrt med anlegg for framstilling av ferskvann av sjøvann. Endelig var det et handicap sammenlignet med moderne driftsmåter at hvalen måtte flenses langs skutensiden.

Det gikk imidlertid snart opp for bedriftens folk at den mangelfulle utnyttelse av råstoffet på lang sikt var dårlig økonomi. Etter hvert som kokeriene ble større, ble også kokemateriellet m. v. utbedret, og gjennomsnittsutbytte på blåhvalenhet steg som følge herav jevnt og sikkert fra ca. 54 fat (à 170 kg.) i 1910-11 til vel 100 fat i 1929-30. I etterfølgende sesonger har det til dels nådd ennå høyere.

Også myndighetene har vært klar over betydningen av en gjennomført utnyttelse av alt brukbart råstoff, og også her har utviklingen vært gradvis. Med hjemmel i den nye hvallov av 21. juni 1929 ble det den 2. august samme år fastsatt et midlertidig fangstreglement med detaljerte regler bl. a. om utnyttelsen av råstoffet. Bestemmelsene ble flere ganger skjerpet. Og da så Norge hadde sluttet seg til den internasjonale hvalfangstavgift av 8. juni 1937 ble det ved kgl. resolusjon av 8. oktober 1937 utferdiget et nytt fangstreglement hvor artikkel 11 i hvalfangstavgiften ble innarbeidet. Det heter her blant annet:

«Undtatt tilfeller hvor hval eller deler av hval er bestemt til menneskeføde eller for dyr, skal oljen av all hval som er levert til flytende kokeri eller landstasjon, utvinnes ved koking eller på annen måte av

alt spekk, kjøtt (unntatt kjøtt av spermhval) og ben; undtatt er indre organer, barder og sveiver.»

Man var altså allerede før krigen kommet fram til en temmelig fullstendig utnyttelse av de forskjellige deler av hvalen; men hvalfangstindustrien var fremdeles i overveiende grad innstillet på produksjon av olje.

Imidlertid er forholdet at hvalen inneholder mange verdifulle stoffer som ikke blir utnyttet ved en ensidig oljeproduksjon.

Særlig iøynefallende er det lite rasjonelle i å påby at de kolossale kjøttmengder skal nyttes til ekstraksjon av olje. Forholdet kan nemlig her være at særlig de store ryggfileter kan være så oljefattige at det ved de vanlige kokemetoder bare er mulig å trekke ut så små oljekvanta at kokeprosessen blir en økonomisk belastning. På den annen side inneholder hvalkjøttet andre like verdifulle næringsstoffer som vanlig nautkjøtt. Spesielt er det meget proteinrikt. Disse næringsstoffer blir ikke nyttet når kjøttet bare benyttes som råstoff for fremstilling av olje.

Selvsagt har man lenge vært klar over de verdier som på denne måte går til spilde. Men forholdet kan jo her være det samme som når det gjelder en skog som ligger så isolert og uveisomt til at det ikke lønner seg å drive den, at en effektiv utnyttelse av råstoffet forutsetter en for stor innsats av apparatur, arbeidskraft og skipsrom til at driften kan bli lønnsom.

Allerede før krigen overveiet norske hvalfangstelskaper å gå inn for frysing av hvalkjøtt i egne fryseriskip. Planen kunne den gang ikke realiseres med utsikt til fortjeneste.

Derimot gikk enkelte norske selskaper allerede mange år før krigen inn for produksjon av hvalkjøttmel, som har vist seg å være et meget proteinrikt kraftfôr. På denne post har det senere vært ofret kapitaler. Produksjon av hvalkjøttmel krever et komplisert fabrikkannlegg og temmelig mange spesialarbeider. Melet stuver over dobbelt så meget som hvalolje. Benyttes vanlige oljetanker til lagring av hvalkjøttmel, må disse være forsynt med garnering og kan følgelig ikke nyttes til føring av brenselolje, slik at vedkommende ekspedisjons utgifter til tanktonnasje blir vesentlig økt. Det ser ut til at den norske hvalfangstindustri ikke har særlig tro på at førnømsproduksjon er løsenet. Men på den annen side er det klart for alle at med den sviktende hvalbestand og den nå ved internasjonal avtale gjennomførte begrensning av totalfangsten, vil det på lengre sikt og under mer normale pris- og omsetningsforhold framstille seg som ønskelig å finne fram til en mer intensiv utnyttelse av de enkelte hval, for at ekspedisjonene på denne måte skal kunne oppnå lønnsomhet med et mindre fangstkvantum.

Spørsmålet om utnyttelsen av biproduktene fra hvalfangsten har også vært gjenstand for drøftelse på de internasjonale hvalfangstkonferanser og har spesielt i de senere år vært ofret adskillig oppmerksomhet fra bedriftenes side. Her som over alt ellers i hvalfangsten er imidlertid forholdet at man må gå skrittvis til verks, og at de endelige resultater vil være avhengig av inngående undersøkelser både når det gjelder de stoffer det kan være tale om å utnytte og framgangsmåten ved den fabrikkmessige prosess. I forbindelse med det siste må man være klar over at svikt på ett punkt i en komplisert fabrikkvirksomhet,

kan bety at vedkommende anlegg ikke kan komme i gang før det under oppholdet hjemme etter endt sesong har vært mulig å utbedre feilen.

I siste sesong ble det ombord i to av kokeriene eksperimentert med dypfrysing av hvalkjøtt.

På andre kokerier blir det framstilt A-vitamin-konsentrat av den uhyre vitaminrike blåhvallever, mens andre igjen fører hjem saltet hvallever for framstilling av vitaminkonsentrater her hjemme. Videre fins det anlegg for framstilling av kjøttekstrakt, som er et meget verdifullt produkt. Det har også vært eksperimentert med framstilling av insulin av hvalens pankreas.

I overgangstiden etter krigen har den norske hvalfangstindustri hatt som sin første og viktigste oppgave å løse det store og vanskelige gjenoppbyggingsproblem. Med leveringen av fl.k. «Thorshøvdi» er gjenoppbyggingsplanen for så vidt angår kokeriflåten realisert. Det er forståelig at industrien i gjenreisingsperioden med dens svære belastning ikke har kunnet ofre spørsmålet om utnyttelse av hvalfangstens biprodukter den oppmerksomhet den ellers kunne gjort. Men dermed er det ikke sagt at ikke også den norske hvalindustri er oppmerksom på at den pågående ganske omfattende forskning kan komme til å skape muligheter for en ytterligere utnyttelse av råstoffet fra hvalfangsten, slik at industriens lønnsomhet i fremtiden kanskje ikke utelukkende vil bli basert på produksjon av hvalolje.

Norsk Polarinstitut.

Den 1. mars 1948 ble Norsk Polarinstitut opprettet som en fortsettelse av Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøkelser i utvidet form.

Den sistnevnte institusjon som da gikk inn, ble opprettet i 1928 for å overta det arbeid som siden 1909 var blitt utført av de statsunderstøttede Svalbard-ekspedisjoner.

Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøkelsers vitenskapelige arbeid konsentrerte seg om den geologiske utforskning av Svalbard og topografisk og hydrografisk arbeid for utgivelse av land- og sjøkart fra Svalbardområdet. Men arbeidsfeltet ble etterhånden utvidet og spesialister fra andre vitenskapsgrener som botanikk og zoologi ble også knyttet til ekspedisjonene som foruten det egentlige Svalbardområde også arbeidet ved Frans Josefs land, Jan Mayen og de deler av Østgrønland som var interesseområde for vår ishavsnæring. Kontoret virket også på mange andre områder, bare for å nevne: bistand — både i råd og dåd — til utenlandske ekspedisjoner og vitenskapsmenn som skulle arbeide i Svalbardområdet, oppbygging og beseiling av met. og radiostasjoner i Arktis etc.

Polarinstituttet fortsetter dette arbeid, men den vitenskapelige forskning blir lagt an på en bredere basis.

Dels ved å knytte flere spesialister innen forskjellige faggrupper til den faste stabb og dels ved å sikre samarbeid fra spesialister fra universitetene i Oslo og Bergen og andre vitenskapelige institusjoner. Arbeidsområdet vil også bli utvidet til å omfatte de deler av Antarktis som Norge krever som sitt område. Det er likeledes håpet at Polarinstituttet ved å gi økonomisk støtte vil kunne anspore til vitenskapelige arbeider som har tilknytning til Polarområdene. Norges Svalbard- og Ishavns-Undersøkelser publisasjoner (Skrifter og Meddelelser) vil bli fortsatt fra Polarinstituttet uten brudd i numreringen.

Polarinstituttet vil ikke oppta i seg organisasjoner som alt driver vitenskapelige undersøkelser i Polarområdene som Nordlysobservatoriet i Tromsø og Statens institutt for hvalforskning i Oslo. Det vil når det er nødvendig samarbeide med disse organisasjoner.

Norsk Polarinstitutt hører inn under departementet for Industri-, Håndverk og Skipsfart, men dr. H. U. Sverdrup som er utnevnt til direktør, er tillike professor ved Universitetet i Oslo. Professor Sverdrup var da han i fjor atter vendte hjem til Norges professor i oseanografi ved University of California og direktør for Scripps Institute. Han har spilt en aktiv og ledende rolle i moderne oseanografi og er som praktisk polarmann særlig kjent for sin deltakelse i Maud-ekspedisjonen. Dr. A. K. Orvin som var midlertidig direktør for Norges Svalbard- og Ishavns-Undersøkelser fra frigjøringen, er assisterende direktør i Norsk Polarinstitutt. Dr. Orvin er særlig kjent som geolog og har ledet en rekke ekspedisjoner til Svalbard og Østgrønland.

Smånytt fra polarfrontene.

1945.

Våre arktiske værstasjoner begynner å komme i normal gjenge igjen. Bjørnøya bestyres av Bjørn Western, Hopen av Oscar Augensen og Jan Mayen av Henry Johnsen.

Nordøst-Grønland var ennå sommeren 1945 ansett som krigssone og sperret. Den danske marine sender D/S «Gustav Holm» dit opp på inspeksjon. Direktør Jennow i fangst-selskapet Nanok er ombord og han bringer med seg folk og utstyr til selskapets stasjoner.

1946.

Svalbard. Svalbard-undersøkelsene sender sin første ekspedisjon etter krigen. Leder er dr. G. Horn som imidlertid forulykker kort etter ankomsten til Svalbard, og hydrograf R. Lyngås overtar ledelsen. Isfjord Fyr og Radio blir gjenoppbygd og automatisk radiofyr innstallert. Videre blir Bellsund Fyr og Radiofyr på Kapp Martin, Akseloya Lykt ved innseilingen fra Bellsund til Van Mijenfjorden, Blåhuken Lykt og Kapp Amsterdam Lykt i Van Mijenfjorden bygd for å trygge seilassen til Svegruva og Fuglehuken Fyr og Radiofyr på nordspissen av Prins Karls Forland og Brandalpynten Lykt ved innseilingen til Ny-Ålesund for å trygge skipsfarten til dette anlegg. Ekspedisjonen hadde videre to topografiske partier under ledelse av ingeniørene W. Solheim og T. Askheim. Ekspedisjonen som disponerte 3 fartøyer for kortere eller lengere tid, forlot Tromsø 8. juli og kom tilbake hit 6. okt.

*

Øst-Grønland. Fangstvirksomheten i Nordøst-Grønland blir gjenopptatt og met. og radio-stasjonen i Myggbukta kommer

igang. Svalbard-undersøkelsene sender M/S «Polarbjørn» med Kr. Marø sen. som skipper og J. Giæver som leder av ekspedisjonen til Nordøst-Grønland. 1 met. telegrafist til Myggbukta og 9 fangstfolk for overvintring følger med.

*

M/S Signalthorn, skipper Johs. Aksnes, utfører etter oppdrag av Svalbard-undersøkelsene inspeksjon av Torgilsbu og andre norske hus i Sydøst-Grønland.

1947.

Svalbard. Svalbard-undersøkelsenes ekspedisjon har M/S Minna, Brandal, som fast ekspedisjonsfartøy. Leder er komm. kapt. Rolf von Krogh med hydrograf K. Lundquist som assisterende. Skipper er I. Røren. Ekspedisjonen teller 19 mann foruten besetningen. En del gjenstående arbeider med radiofyrene blir fullført og 2 nye lykter satt opp i Billefjorden for innseilingen til russernes anlegg i Pyramiden. To topografpartier under B. Luncke og W. Solheim blir landsatt i Storfjorden på østsiden av Vest-Spitsbergen. Et topografparti under T. Askheim og astronomen H. Henie som bestemmer øyas beliggenhet astronomisk, går i land på Hopen. Ekspedisjonen foretar bl. a. inspeksjon av sjømerker langs nordkysten av Vest-Spitsbergen til Sorgfjorden.

Følgende følger med som passasjerer i lengere tid: den sveitsiske forfatter René Gardi, filmfotograf Ole Fr. Backer og cand. chem. J. Basberg.

*

Fiskeridirektoratet sender konsulent Finn Devold med M/K Solveig I til Svalbard. Devold finner små fisk komster.

*

Øst-Grønland. M/S Polarbjørn går som vanlig til Nordøst-Grønland med Marø sen. i tønna og J. Giæver som ekspedisjonens leder. Oxford University Expedition på 12 mann med dr. A. J. Marshall som leder blir tatt til og fra Jan Mayen av Polarbjørn ekspedisjonen.

Polarbjørn har med utskiftningsmannskaper til fangst-stasjonene og for første gang skal Myggbukta radio- og vær-obs. stasjon betjenes av 2 mann.

Fangstvinteren har vært god. Arktisk Næringsdrifts 5 mann har 532 hvitrev og 22 blårev. Den andre ekspedisjonen som arbeidet under vanskeligere forhold, gjør det imidlertid dårlig. Isbjørnfangsten ble 5 døde og 1 levende.

Filmfotograf G. Melle tok opp en utmerket film fra Nordøst-Grønland.

6 moskusokse-kalver innfanges og slippes på Dovre.

*

Dansk virksomhet. Den stort anlagte Peary land-ekspedisjon under Munck-Knuth starter. To fartøyer, Godthaab og Gamma, blir brukt og basis for flygingene til Pearyland blir Zackenberg i Youngsundet. Ekspedisjonen er nærmest en rekognoseringstur for neste års overvintringsekspedisjon. Blant medlemmene er en nordmann, dr. K. Rodahl.

Lauge Koch disponerer D/S Gustav Holm og har med en rekke vitenskapsmenn. En stor ny met. stasjon skal anlegges på Kapp Bismarck, men skuta kommer ikke nordom Wollaston foreland. Den danske radarstasjon på Ella øy blir tatt i bruk igjen, og dens mangeårige bestyrer de Lemos kommer tilbake til solskinnssøen. Videre er dir. Jennow ombord, han bringer forsyninger og nye folk til Nanoks stasjoner.

D/S Veslekari er også i Nordøst-Grønland for dansk regning. Skuta bringer materialer og forsyninger til den store danske met. stasjon Daneborg.

1948.

Svalbard. Norsk Polarinstitutt's ekspedisjon med M/S Minna, skipper I. Røren, starter fra Åndalsnes 25. juni og blir avsluttet samme sted 17. sept. Ekspedisjonens leder er hydrograf K. Lundquist og i alt er der utenom besetningen 32 deltakere, hvorav endel må foreta overreisen med kullbåt.

To nye radiofyr, et på K. Linné og et på Rundodden ved innløpet til Billefjorden, blir reist og de øvrige fyr og lykter blir ettersett og forsynt med nye gassflasker og batterier. Videre blir det bygget og gjenreist en rekke båker og lagt

ut staker o.s.v. Ekspedisjonen sender etterhvert ut mindre spesialpartier, to topografpartier under Solheim og Askheim, hydrografparti under Hornbæk og to geologpartier under geologene T. Winsnes, Feyling Hansen og Jørstad. Ornitologen dr. H. Lovenskiold studerer og filmer fugleliv og fuglefjell.

Isforholdene er dårlige under den første del av ekspedisjonen. I slutten av juli forsvinner imidlertid polarbaksen plutselig fra vestkysten, og vinterisen i Storfjorden blir også brått borte, men ennå så sent som 15. august blir «Minna» stoppet av pakkisen i Hinlopenstredet.

*

Den gamle Spitsbergenveteran og forsker komm. kapt. R. von Krogh leder opploddingsekspedisjon med korvetten Nordkyn, kapt. O. Hauge. Ekspedisjonen startet fra Tromsø 28 juli og blir avsluttet der 18. sept.

*

Den kjente flyfotograf B. Luncke leder en ekspedisjon for flyfotografering som varer fra 14. juli—9. sept. Et Catalina-fly med kapteinene Garstad og Krafft som sjefsflygere blir stilt til disposisjon av Luftforsvaret. Bl. a. ble Hopen flyfotografert.

*

Birmingham University Svalbard Expedition 1948, består av 4 deltakere (studenter) med Mich. F. W. Holland som leder. I tiden fra 25. juli—10. sept. drives geologiske og glasiologiske undersøkelser i området mellom Isfjorden og St. Johns fj.

*

Ekteparet Peter og Violet Digby foretar i tiden ca. 20. juli—10. sept. planktundersøkelser i Isfjorden med Revneset som hovedstasjon. Ekspedisjonen blir arrangert av Scott Polar Research Institute.

*

The Bear Island Expedition 1948 består av 4 deltakere med David E. Sergeant fra Corpus Christi College, Cambridge, som leder. Ekspedisjonen arbeidet på Bjørnøya fra 18. juli—

20. august. Ornitologiske og biologiske studier og innsamlinger av botanisk og paleontologisk materiale synes å ha vært det viktigste.

*

Øst-Grønland. Polarbjørn går som vanlig med avløsningsmannskaper til fangstekspedisjonene og nye telegrafister til Myggbukta. J. Gæver er leder. Virksomheten utvides og de gamle norske fangstterrenger på Hochstetter Forland blir igjen belagt med folk. Gutta setter sin lit til lakseelvene og er utrustet for å ta polarlaksen. Revefangsten har vært dårlig om vinteren og prisene er svake.

*

Dansk virksomhet. Den store danske Pearyland-ekspedisjon starter for alvor. Mannskaper og utstyr blir fløyet opp til overvintringsbasen på Pearyland i en rekke flott gjennomførte flyginger. Lauge Koch er avgårde med egen geolog-ekspedisjon og gjør det stort oppslåtte funn av blyglans i Mesters vik. En tredje ekspedisjon med Ib Paulsen som leder bygger ny met. stasjon ved K. Bismarek.

Meddelelser fra sekretæren.

K. Z. Lundquist.

Norsk Polarklubb's virksomhet etter krigen.

Den 16. november 1945 ble der på et møte av det sist valgte styre (1942) besluttet at Polarklubben skulle gjenoppta virksomheten, som etterhvert var opphørt under krigen.

Inntil årsmøtet 9. april 1946 besto styret av : Ing. Sigurd Westby, fung. formann, bergmester Hans Merckoll, Hans Bogen, sekretær, kommandør Birger Gottwaldt og kunstmaler Gunnar Wefring. Der ble holdt 3 styremøter og Polarboken 1945 ble utgitt.

Som nytt styre ble valgt: Ing. Westby, formann, bergmester Merckoll, kunstmaler Wefring, forfatteren Helge Ingstad og kapt. John Gæver med kommandør Gottwaldt og kapt.ltn. Reidar Lyngaas som varamenn. Det ble vedtatt å forhøye kontingenten til kr. 10,— pr. år, for familiemedlemmer kr. 5,—. På årsmøtet, som også var åpningsmøte for Norsk Polarklubb etter krigen, holdt bergm. G. Aasgaard foredrag med lysbilder om «Svalbard under og etter krigen». I sesongen 1946 ble der forøvrig holdt 4 styremøter og bare et medlemsmøte. Helge Ingstad fortalte på medlemsmøtet om sine opplevelser i Canadas arktiske strøk. S. Richter påtok seg forsøksvis å redigere den nye Polarbok, og styret besluttet å frafalle kontingent for krigsårene og t. o. m. 1946, idet betaling av denne ble gjort til en frivillig støttesak.

Til styre for 1947 valgtes på årsmøtet 25. mars: Direktør Bernt Balchen, formann, bergm. Merckoll, Gunnar Wefring, Helge Ingstad, kapt.ltn. Lyngaas, sekretær samt varamenn komm. Gottwaldt og ing. Westby. For sin innsats i polartraktene ble Bernt Balchen på dette møte valgt til æresmedlem. Han holdt aftenens kåseri om «Flyging i polartraktene».

Der holdtes 4 styremøter, julemøte og 1 vanlig medlemsmøte dette år. På det første kåserte dr. Kåre Rodahl om sin tur med en dansk ekspedisjon til NO-Gronland og på det siste Hans Bogen om hvalfangsten. Det var Roald Amundsens 75-årsdag den 21. september og klubben arrangerte da sammen med Geografisk Selskap en minnehøytidelighet i hans hjem på Svartskog og om aftenen en middag i Oslo Militære Samfund.

Etter årsmøtet 21. juni ble styret: Dir. Balchen, formann, bergm. Merckoll, Helge Ingstad, kapt.ltn. Lyngaas, dr. Rodahl og varamenn ing. Westby og ltn. Kaare Z. Lundquist. Den 4. oktober gikk dir. Balchen av som formann da han samme dag reiste til U. S. A. Sammen med Norsk Aeroklubb arrangertes en cocktailselskap på hotell Bristol for ham og hans frue. Balchen ble overrakt en tegnet adresse fra hver av klubbene.

Helge Ingstad overtok som fung. formann og ltn. Lundquist ble sekretær. Forøvrig ble der holdt 3 styremøter, 1 medlemsmøte og julemøte. Professor H. U. Sverdrup som nylig var tiltrådt som direktør for Norsk Polarinstitut, kåserte på årsmøtet om «Aktuelt polarstoff»; professor W. Werenskiöld på medlemsmøtet om «Isbreer» og direktør Ragnar Kierulf på julemøtet fra «8 års opphold i Øst-Sibir».

Siste årsmøte ble holdt 28. januar 1949 og brakte følgende styre: Helge Ingstad, formann, kapt.ltn. Lyngaas, varaformann, bergm. Gunnar Aasgaard, dr. Rodahl og ltn. Lundquist, sekretær, med kapt. Bjørn Horsberg og kasserer Leon Lindquist som varamenn. Hittil har det vært holdt 3 styremøter og 2 medlemsmøter. Dr. H. Løvenskiöld kåserte på årsmøtet om sin tur til Svalbard sommeren 1948 for forberedende studier av fuglelivet der; meteorolog T. Werner-Johannessen på neste møte om «Virksomheten i Antarktis 1939—49» og endelig på det siste i vårsesongen o.r.sakf. Ad. Berntsen om «Spitsbergen som Ingenmannsland ved hundreårsskiftet». Styret har oppnevnt en komité bestående av bergm. Merckoll, kass. Lindquist og sekretæren, ltn. Lundquist, som på neste årsmøte skal framlegge forslag til nye lover.

*

Etter den første henvendelse til medlemmene i 1945 om gjenopptakelse av klubbens virksomhet, meldte der seg 52.

De aller fleste av de gamle medlemmer fra før krigen er nå kommet med og sammen med de nye utgjør antallet pr. 30. april i år 225, hvorav 28 livsvarige.

HVEM KAN BLI MEDLEM AV NORSK POLARKLUBB?

Fra § 2 i klubbens statutter hitsettes: «Medlemmer av klubben kan alle bli, som har oppholdt seg i Arktis eller Antarktis. Styret kan med alminnelig flertall beslutte opptatt som medlemmer andre, som ved sitt arbeid er knyttet til virksomhet i polaregnene, eller som har vist interesse for foreningen eller dens virke».

*

Kontingenten er kr. 10,—, familiemedlemmer kr. 5,— pr. år.

Klubbens medlemmer får årboken gratis når kontingenten for samme år er betalt.

*

POLARBOKEN er tidligere utkommet i: 1933 (pris kr. 6,16), 1935 (5,04), 1936 (5,04), 1937 (5,04), 1938 (5,04), 1939 (5,04), 1940 (4,85), 1941 (5,60), 1942 (5,75), 1945 (6,50).

Bortsett fra 1945 er samtlige årganger utsolgt. Klubben får stadig henvendelser om å skaffe disse årganger og vi må da henvise til antikvariater. Imidlertid vil vi gjerne være behjelpelig med å ordne dette og vi er derfor kjøpere av årgangen 1942 og eldre.

Medlemsfortegnelse

pr. 10. mai 1949.

Æresmedlem: Oberst Bernt Balchen.

Aagaard, Bjarne, konsul, Stavern.

*Ånderud Larsen, Ole, dir., Framnæs mek. Værksted, S.fjord.

Aanerøy, Konrad, Knarrevik pr. Bergen.

Aasgaard, Gunnar, bergmester, Observatoriegt. 1, Oslo.

Amble, Ole, cand. real., Norsk Polarinstitutt, Oslo.

*Andersen, Albert, bestyrer, «Ekely» pr. Larvik.

Arnesen, Odd-Helge, Bogstadvn. 66, Oslo.

Askheim, Thor, ingeniør, Norsk Polarinstitutt, Oslo.

Aune, Ola, grosserer, Bogstadvn. 39, Oslo.

Aune, fru, Bogstadvn. 39, Oslo.

Bachke, Ole, gårdbruker, Myrvold, Gan pr. Fet.

Balchen, Bernt, oberst, c/o: S. A. S., New York, U. S. A.

Balstad, Haakon, sysselmann, Longyearbyen, Svalbard.

Balstad, Liv, fru, Longyearbyen, Svalbard.

Banér, Sten, Hedinsgatan 13, Stockholm.

Basberg, Johan, Apalvn. 22, Lille Frøen, Oslo.

Bathen, Fridtjof, telegrafbestyrer, Harstad Radio, Harstad.

Bay, Henriette, fru, Sollerudvn. 7, Lilleaker.

Berge, Paul, filmfotograf, Hegdehaugsvn. 26, Oslo.

Bergersen, Birger, ambassadør, prof., Kgl. Norske Ambassade, Stockholm.

Berntsen, Ad., o.r.sakfører, Frognerstetervn. 30 b, Slemdal.

Beyer, Fredrik, Fredriksgt. 3, Oslo.

Bing, Åke, Store Norske Spisbergen Kulkompani, Longyearb.

*Bjercke, Alf, dr.ing., Skippergt. 29, Oslo.

*Bjerkkan, T., stud. jur., Parkvn. 25, Oslo.

Black, Jan R. H., captain R. N., Strømtangvn. 9, Snarøya.

*Bogen, Hans S. I., Lillevannsvn. 17, Voksenlia.

- Borgen, Laura, fru. Bestumvn. 25, Bestun.
- *Braavold, Hjalmar, fangstbestyrer, «Orlund» pr. Sandefjord.
- Bredsdorff, P., kommandør, Sjømilitære Korps, Horten.
- Brende, Karl, revisor, Fjellgt. 50, Oslo.
- Bristol, Olav Sigfred, kapt.ltn., Lade Allé 10, Trondheim.
- Broch, Henr. A., ambassaderåd, Kgl. Norske Ambassade, Stockholm.
- Brodtkorb, Trygve, direktør, Store Norske Spitsbergen, Kul-kompani, Oslo.
- *Bryde, Leif, konsul, Sandefjord.
- Brogger, A. W., professor, Universitetets Oldsaksamling, Oslo.
- Buset, Paal, ingeniør, Engene Dynamitfabrik, Sætre.
- Bussoli, Nino, dott.ling., Wilhelm Færdensvei 4 a, Oslo.
- Böckmann, P. W. K., dr., Gjetemyrsvn. 75, Oslo.
- Christell, Einar, kaptein, Valevågen 11, Djursholm, St.holm.
- *Christensen, Chr. Fredr., konsul, 90, Gray Street, Newcastle on Tyne 1.
- *Christensen, Fie, frk., Sandefjord.
- Christensen, Fr. Møller, Fjellgt. 68, Ålesund.
- *Christensen, Ingrid, fru, Sandefjord.
- *Christensen, Lars, konsul, Sandefjord.
- *Christensen, Lars, jr., Sandefjord.
- Dahl, Eilif, c/o: Riis, Oscarsgt. 70, Oslo.
- Dahlquist, Sven, ingeniør, Tromsø.
- Danielsen, Widding, radiobestyrer, Oslo Radio, Voksenkollen.
- Diesen, Bredo, tannlege, Prinsensgt. 26 b, Oslo.
- Diesen, C., Mauritz, o.r.sakf., Ivar Aasensvei 7, Vinderen.
- *Egede-Nissen, Dag, dr., c/o: Lars Christensen, Sandefjord.
- Eggvin, Jens Konrad, cand. real., Fiskeridirektoratet, Bergen.
- Eidsvig, Thor G., skinneksportør, Ålesund.
- Engström, Wilhelm, rek.tegner, Kirkevn. 106, Oslo.
- Erichsen, Leif Nagell, h.r.adv., «Aftenposten», Oslo.
- *Evensen, Kristian, fangstbestyrer, Ranvik pr. Sandefjord.
- Faaberg, Harald, jr., Reykjavik.
- Framnes-Hansen, Finn, ingeniør, Hammerfest.
- Fredriksen, Ivar, direktør, Harstad.
- Friis, Erik, Kastellvn. 2, Nordstrandshøgda.
- Galschiødt, O., konsul, Harstad.
- Gard, Knut, generalsekretær, Den norske tannlægeforening, Inkognitogt. 17, Oslo.

Gast, Willy, direktør, Grävlingssvägen 50, Äppelviken,
Stockholm.

Giæver, John, kaptein, Norsk Polarinstitut, Oslo.

Giæver-Krogh, I., direktør, Bennett's Reisebureau, Oslo.

*Gleditsch, Odd, disponent, Sandefjord.

Godager, Anders, Kilde, Furnes pr. Hamar.

Gottwaldt, Birger, kommandør, Baldersgt. 15, Oslo.

Grytten, Jens, skipshandler, Ålesund.

Grønning, Jacob, løytnant, Gjetemyrsvn. 5, Oslo.

Hansen, Ragnar A., hotelldirektør, Tromsø.

Hansen, Rolf Wilhelm Feyling, cand. real., Paleontologisk
Museum, Oslo.

Haug, Henry, fullmektig, Kirkevn. 114 b, Oslo.

Haug, Kaare, tannlege, Røa Terrasse 18, Røa.

Hjelvik, K., kaptein, I. R. 11, Molde.

Hoelsbø, Gullak, kaptein, D/S «Tanahorn», Honningsvåg.

Hofgaard, Knut, skogkonsulent, Ole Dahlsgt. 2, Halden.

Hole, Mathias, Skjåk, Gudbrandsdalen.

Holm, Johan, radiotelegrafist, Casparisgt. 3, Oslo.

Holm-Johnsen, Øivind, ingeniør, A/S Norsk Aluminiums-
industri, Holmestrand.

Holtedahl, Olav, professor, Geologisk Institutt, Blindern.

Horgen, Emil, marinekaptein, Kirkevn. 114 b, Oslo.

Horn, Alfild, fru, Norsk Polarinstitut, Oslo.

*Horn, Elin, fru, Paradis pr. Bergen.

Hornbæk, Helge, hydrograf, Norsk Polarinstitut, Oslo.

Horsberg, Bjørn, kaptein, Bardufoss.

Huseby, Sigurd, godseier, Grimelund gård, Vinderen.

Høst, Per, zoolog, Bakkevn. 1, Stabekk.

Ingstad, Helge, forfatter, Vettakollen.

Isaksen, Isak, skipper, Bakkeringen, Nordkjosbotn.

Iversen, Sverre, kontorsjef, Carl Kjelsensvei 39, Sogn Haveby.

Jacobsen, Halfdan, direktør, Store Norske Spitsbergen Kul-
kompani, Oslo.

Jacobsen, Halfdan Sommerfeldt, berging., A/S Atlas Diesel,
Oslo.

Jahre, Jørgen, disponent, Sandar pr. Sandefjord.

Janson, Birger, kamrer, Villagatan 38, Borås, Sverige.

Jakhelln, Anton, avdelingssjef, Meteorologisk Institutt,
Blindern.

Jelstrup, Hans S., astronom, Norges Geografiske Oppmåling, Oslo.

Johannessen, Kr., Tromsdalen.

Johannessen, Sigurd, handelsråd, Stortingsgt. 3 c, Oslo.

Johansen, Bendik, kaptein, Storgt. 137, Tromsø.

Johansen, Johan, Uelandsgt. 10, bl. 4, Oslo.

Jæger, Eivind S., ingeniør, Jarlsborgvn. 2, V. Aker.

Jæger, Laila, fru, Jarlsborgvn. 2, V. Aker.

Karlsen, Martin, skipsreder, Brandal.

Kierulf, Ragnar, direktør, Ruglandsvn. 8, Jar.

Kjær, Erling, marinekaptein, Boks 68, Fjøsanger.

*Kjøde, Rebekka, fru, Bergen.

Knudsen, Einar, lektor, Borgundvn. 75, Ålesund.

Knudsen, Kjerulf, dampskipseksksp., Markvn. 19, Ålesund.

Knuth, Grev Eigil, Karl Johansgt. 10, København.

Knutsen, Willie, arkitekt, 5, Phillips Ave, Rockport, Pigeon Cove, Mass., U. S. A.

Koller, Alfred, ingeniør, Jaren, Hadeland.

*Konow, Magnus, skipsreder, Sandefjord.

Koppernæs, Johan, skipsreder, Kongensgt. 26, Ålesund.

Koppernæs, Karl, skipsreder, Kongensgt. 26, Ålesund.

Koskull, Anders, baron, Alvesta, Sverige.

Kristoffersen, Sigfred, oceanograf, Bergens Museum, Bergen.

Krogh, Rolf von, kommandørkapit., Hovik.

Krohn Holm, I. W., journalist, Sør-Varanger Avis, Kirkenes.

Kvien, Rolf, skipper, Ålesund.

L'Abée-Lund, Jan, dr., Radiumhospitalet, Bestun.

Landmark, V., skipper, Brandal.

Larsen, Ludvig, bergingeniør, Reitan st., Rørosbanen.

Larsen, R., kaptein, Jacob Kjøde A/S, Bergen.

Lassen-Urdahl, Kjeld, Brynsvn. 38, Sandvika.

Leira, Edvard, Parkgt. 26, Ålesund.

*Lied, Jonas, konsul, Søsnes, Nesjestranda.

Liestøl, Olav, cand. real., Norsk Polarinstitut, Oslo.

Lid, Johannes, professor, Botanisk Muesum, Oslo.

Ligner, Johan W., dr., Borgmästargt. 9, Örebro, Sverige.

Liholt, H. B., kjøpmann, Pilestredet 68, Oslo.

Lindquist, Leon, kasserer, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, Oslo.

Luncke, Bernhard, ingeniør, Norsk Polarinstitut, Oslo.

- Luncke, Martha. fru, Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Lund, Reidar, Fagertunvn. 26, Bekkestua.
 Lundquist, Kaare Z., ltn., Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Lyngaas, Reidar, kapt.ltn., Kirkevn. 7, Ramstad.
 *Lützow-Holm, Finn, kommandør, Sophus Liesgt. 6 b, Oslo.
 Lovaas, Gunnar, bergingenior, S.N.S.K., Sveagruva, Svalbard.
- Major, Harald, cand. real., Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Malmberg, Sigvard, redaktor, Vecko-Nytt, postboks 324, Stockholm.
- Maro, Kristoffer, skipper, Ratvik, Borgund pr. Ålesund.
 Matheson, Wilhelm, Boks 178, Oslo.
 Mehren, Martin, disponent, Rosenkrantzgt. 4, Oslo.
 Mellebye, Petter, Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Merckoll, Hans, bergmester, Oscarsgt. 19, Oslo.
- *Meyer, H. F., orlogskaptein, D/S «Polarfront II», Marineholmen, Bergen.
- Mikkelsen, Anders, kasserer, Oslo Telefonanlegg, Oslo.
 Moberg, Arvid, redaktor, Luleå, Sverige.
 Mosby, Olav, professor, Geofysisk Institutt, Bergen.
- Nilsen, Bertheus J., A/S, Harstad.
 Nilsen, Haakon, Lerpe gård, Skoger.
 Nilsen, Joh., Nøss, Bjørnskin.
- Nordmo, Magnus, telegrafist, Løvenskioldvn. 20 b, Jar.
 Nyhus, Gunnar, lege, G. Ringeriksvei 21, Stabekk.
 Nøis, Daniel, Risøyhamn.
 Nøis, Hilmar, Longyarbyen, Svalbard.
- *Olsen, A. C., skipsmegler, Boks 17, Sandefjord.
 Olsen, Johan, kaptein, Ålesund.
 Omberg, Asbjørn, red.sekr., «Morgenposten», Oslo.
 Orvin, Anders K., dr. philos., Norsk Polarinstitut, Oslo.
- Paulsen, Carl E., billedhugger, Tønsberg.
 Paulsen, Harald B., Sandefjord.
 Prydz, Olav, ass.direktør, Sandefjord.
- *Rachlew, Cato, kaptein, Haakon d. godes vei 6, Vinderen.
 *Rasmussen, Johan, o.r.sakf., Sandefjord.
- *Rasmussen, Kaare, skipsreder, Hjertnespromenaden, Sandefjord.
 Remmen, Johan, kaptein, Kolvikbakken, Ålesund.
 Remø, Isak, skipper, Remøylandet pr. Ålesund.

Richter, Søren, magister, Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Riiser-Larsen, Hj., direktør, Det Norske Luftfartsselskap, Oslo.
 Ristvedt, P., tollkontrollør, Svarstad p. å., Vestfold.
 Rodahl, Kåre, dr., Fysiologisk Institutt, Oslo.
 Rogstad, Egil, telegrafist, Det Norske Luftfartsselskap,
 Schjelderup, Ludolf, kaptein, Tennfjord.
 Scholander, P. F., lege, Swartsmore College, Swartsmore,
 Pa., U. S. A.
 Schroder, Ragnar, Norge, Ålesund.
 *Seim, Oscar W., disponent, Tromsø Export Co., A/S, Tromsø.
 Sem-Jacobsen, Wilhelm, Holmenvn. 30, Vinderen.
 Severin, Roald, Kirkegt. 7, Ålesund.
 Siewers, Hans, Blektjernvn. 20, Drammen.
 Solberg, Thor, Fornebu.
 Solheim, Wilhelm, ingeniør, Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Spilhaug, Kolbjørn, oberstltn., Harbitzgt. 27 a, Oslo.
 Steen, Sigurd, kaptein, Gimlevn. 50, Bergen.
 Stockfleth, Reidar jr., c/o: I. E. M. Rådhusgt. 23, Oslo.
 Storm-Johnsen, Frithjof, malermester, Sigurdsgt. 20, Oslo.
 Stoutland, Sverre, kaptein, Hillevn. 44, Bergen.
 Stranderud, Hans, S. A. S., Stockholm 40.
 Strandwitz, Max, kaptein, Store Norske Spitsbergen Kul-
 kompani, Oslo.
 Strøm Pedersen, Inger, frk., Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Størmer, Carl, professor, Astrofysisk Institutt, Blindern.
 Svendsen, Ingvald, kaptein, Tromsø.
 Sverdrup, H. U., professor, Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Sverdrup, Olaf B., Kristiansund N.
 Sæbjørnsen, Sæbjørn, ingeniør, Herøy.
 Sæther, Fred. H., Tromsø.
 Sørensen, Jenny, fru, Dalen, Konnerud, Drammen.
 Sørensen, Ludvig, bygmester, Dalen, Konnerud, Drammen.
 Thomle, Sigurd, kaptein, c/o: o.r.sakf. Leif Castberg Voss,
 Kirkegt. 15, Oslo.
 Torjusen, Louis, bokholder, Store Norske Spitsbergen Kul-
 kompani, Oslo.
 Ullring, Ernst, kommandørkapt., M. Keisemark 20, Horten.
 Vaage, Jacob, lektor, Bærumsvn. 227, Stabekk.
 Vartdal, Knut, reder, Ålesund.

*Vik, Joh. Monrad, grosserer, Tonsberg.

Vøgt, Thorolf, professor, Norges Tekniske Høyskole,
Trondheim.

Wefriing, Gunnar, kunstmaler, Jernbanevn. 9, Stabekk.

Wendelbo, Gosta, kommandør, Horten.

Wendelboe, Per, konsul, Gimle Terrasse 3, Oslo.

Werenskiold, Dagfin, kunstmaler og billedhugger, Midgard-
vn. 1, ar.

Werenskiold, Werner, professor, Geografisk Institutt,
Blindern.

Werner-Johannessen, Thor, meteorolog, Meteorologisk
Institutt, Blindern.

Westby, Astri, fru ing., Tjernesrudvn. 13, Jar.

Westby, Kjell, Tjernesrudvn. 13, Jar.

Westby, Sigurd, ingeniør, Store Norske Spitsbergen Kul-
kompani, Harstad (og Oslo).

Westeren, John, intendantursjef, Store Norske Spitsbergen
Kulkompani, Oslo.

Pengeveksling - Reisechecks - Reiseakkreditiver

Byrået selger billetter for reiser
over hele verden med jernbane,
dampskip, bil og fly. Reiseforslag
utarbeides. Opplysninger gratis.

Skal De ut å reise, hen-
vend Dem derfor alltid til:



Hovedkontor: Karl Johans gate 35 — Oslo

Whist, Ole, Kapellvn. 60, Grefsen.
 Widerøe, Viggo, disponent, Kr. Augustsgt. 19, Oslo.
 Wiik, Sigurd Angell, lektor, Bygdø Allé 53, Oslo.
 Winge, Emmanuel, tannlege, Høyheimsvik, Sogn.
 *Winge-Sørensen, Hans, direktor, Sandefjord.
 Winsnes, Thore, cand. mag., Norsk Polarinstitut, Oslo.
 Wollebæk, Alf, museumsbestyrer, Zoologisk Museum, Oslo.
 Woxen, Hans, ingeniør, Gjetemyrsvn. 17 c, Oslo.

 Øien, Fritz R., bergingeniør, Alta.
 Øveraas, Finn, stud., Baks 111, Haslum.

*) Livsvarige medlemmer.

Innhold.

	Side
Polar-årboken kommer på ny	3
Odd Arnesen - Polarjournalisten	5
På langtur på Svalbard under krigen. Erobringen av den hemmelige tyske stasjon i Signehamna	7
Av komm.kapt. <i>E. Ullring.</i>	
Svalbard etter krigen	27
Av bergm. <i>G. Aasgaard.</i>	
Med amerikanske soldater på Grønlands innlandsis	53
Av fangstmann <i>Johan Johansen.</i>	
Litt om selfangsten og dens framtid	58
Av banksjef <i>A. Jacobsen.</i>	
Jeg lenges tilbake Noen minner fra fangstmanns- livet i Nordost-Grønland	65
Av fangstmann <i>Ottar Årsvold.</i>	
Den norsk-britisk-svenske ekspedisjon til Antarktis 1949—52	73
Av kaptein <i>John Gæver.</i>	
Hvordan Norsk Polarklubb ble til	80
Av telegrafbestyrer <i>Fr. Bathen.</i>	
Arktiske kostproblemer	87
Av dr. <i>Kåre Rodahl.</i>	
Antarktiske ekspedisjoner i årene 1939—1949	91
Av meteorolog <i>Th. Werner-Johannessen.</i>	
Kort oversikt over den norske pelagiske hvalfangst 1939—49	115
Av <i>H. Bogen.</i>	
Om utnyttelsen av råstoffet i hvalfangsten	125
Av byråsjef <i>H. Th. Knudtson.</i>	
Norsk Polarinstitut	131
Smånytt fra polarfrontene	133
Fra sekretæren	138
Medlemsfortegnelse	141

Våre Spitsbergenkull

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

Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/s — Oslo

Telegramadresse: Spitsbergkul — Telefon 41 05 89

Nybygninger - Reparasjoner

Reservedeler for dieselmotorer.

Trykkforstøvningsanlegg

(Solid Injection) for ombygging av skipsmotorer med
luftforstøyning (kompressor) til automatisk trykkinn-
sprøyting av brenselolje.

Rotorluftpumper

for spyling og trykkladning av dieselmotorer.

Reverserings-kontrollapparater

som eliminerer faren ved feilmanøvrering i maskinen.

Spesiell lukedekselanordning

for hurtig og effektiv åpning og stenging av lukene.

NYLANDS VERKSTED - OSLO



Sjokoladens verdi som næringsmiddel belyses kanskje skarpest av det forhold at menn som i høyere grad enn noen annen har vært henvist til å stole på egen yteevne og utholdenhet har valgt sjokolade som en viktig del av sin proviant. Ved de senere polar- og forskningsferder har Freia sjokolade vært den viktigste del av provianten (Amundsen, Isachsen, Wilkins og Eielson, Byrd Riiser-Larsen, Balchen m. fl.)

AKSJESELSKAPET FREIA - OSLO



GUMMIFOTTØY

alltid høyeste kvalitet.

A
S

ASKIM GUMMIVAREFABRIK

Claus Andersen A.s, Tromsø

Telegr.adr. «Claus» — Telefon 83 - 323

Alt i

pelsvarer, soveposer og skinnutstyr

for polarfarere

**Nødvendig
for utrustningen:**



Bakepulver, tørrgjær,
vegetabilsk buljongekstrakt
(rik på B-vitaminer) og
suppekraft av kjøttekstrakt

fra **N O R E X** A/s



utstyr for polekspedisjoner
er verdenskjent og anerkjent

Vi har levert *Hundesleder, Skikjelker, Soveposer, Telter, Ryggsekker, Ski, Skibindinger, Skistaver, Støvler, Kokere, Distansemålere etc.* til *Roald Amundsen, Nobile, Riiser-Larsen, Høygaard og Mehren, Dosent Hoel, Byrd, Sverdrup, Lauge Koch, Polsk Spitsbergen Ekspedisjon, Norsk-Fransk Polar-ekspedisjon, Dansk Nordost Grønlands-ekspedisjon, Norsk-, Britisk-, Svensk Sydpol-ekspedisjon 1949*

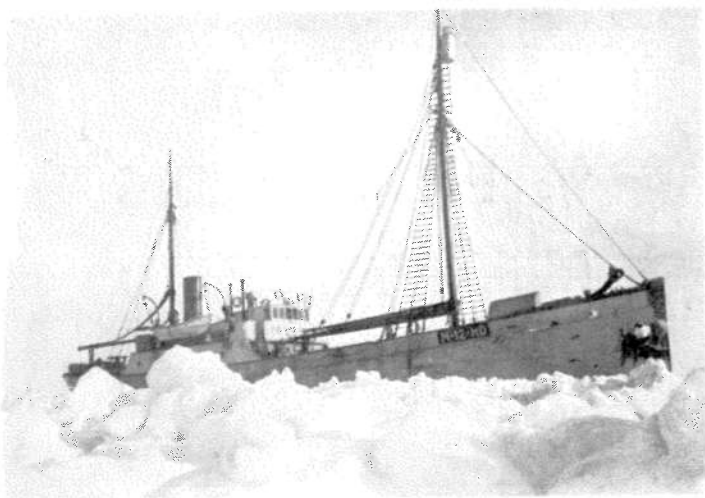
Vi vet hva som kreves, og at utstyret er merket

« G R E S S H O P P A »

er garanti for kvaliteten

F a b r i k a n t e r :

A **KOLBJØRN** **KNUTSEN** **& CO.**
S **SPORT & LÆRVARE FABRIKK** **OSLO**



Martin Karlsen

Brandal pr. Ålesund

Rederi for selfangere

Arrangerer arktiske ekspedisjoner og jakt-
turer i ishavet ved Grønland og Svalbard

For ekspedisjoner og turer spesielt:

M.s «Polar Star» - M.s «Polarbjørn» - M.s «Polaric»

M.s «Sigelhorn» - M.s «Brandal» - M.s «Årvak»

A/s FRAMNÆS
MEK. VÆRKSTED
SANDEFJORD

Skipsbyggeri og skipsreparasjonsverksted.

Flytedokker for fartøyer inntil 24000 tonn d.w.

Norges eldste spesialverksted for hvalfangst.

Telegramadresse: «Værkstedet».



Vi er trofaste
undersåtter,
men vi må smøres
for å holde tett!

Skanckes
lærimpregnering

NORSK A/S BARNENGENS TEKNISKE FABRIK

Telefoner: 42 15 20 - 42 56 76

Etter kl. 17: 69 26 93 - 44 77 41

Telegramadresse: «Evangros»

Etablert 1865

Carl Evensen's Eftf.
Skipshandel

TOLLBUGATA 4 — OSLO

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. 12,— pr. kvartal, kr. 48,— pr. år

THAU



Som proviant til overvintring anbefales:

Herm. grønnsaker - Tørrede grønnsaker

Marmelade - Saft - Herm. frukt

A.s Heistad fabrikker

Salgskontor Oslo, sentralbord 33 43 86

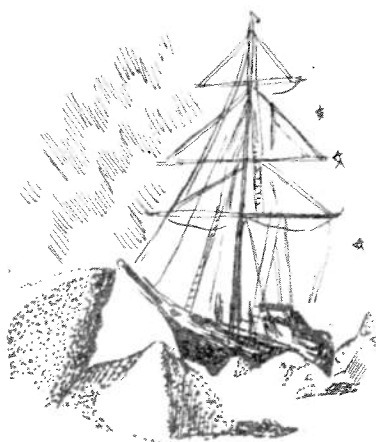
Fabrikken sentralbord Brevik tlf. nr. 50

Heistad > 20

Telegramadr.: S U K A T E N



OPP MED HUMØRET GUTT,



nå kommer du snart
hjem til kona og den
nye Mehren-dressen
din!

HERMAN MEHREN

Rosenkrantzgt. 1 - Oslo - (v. Hotel Bristol)