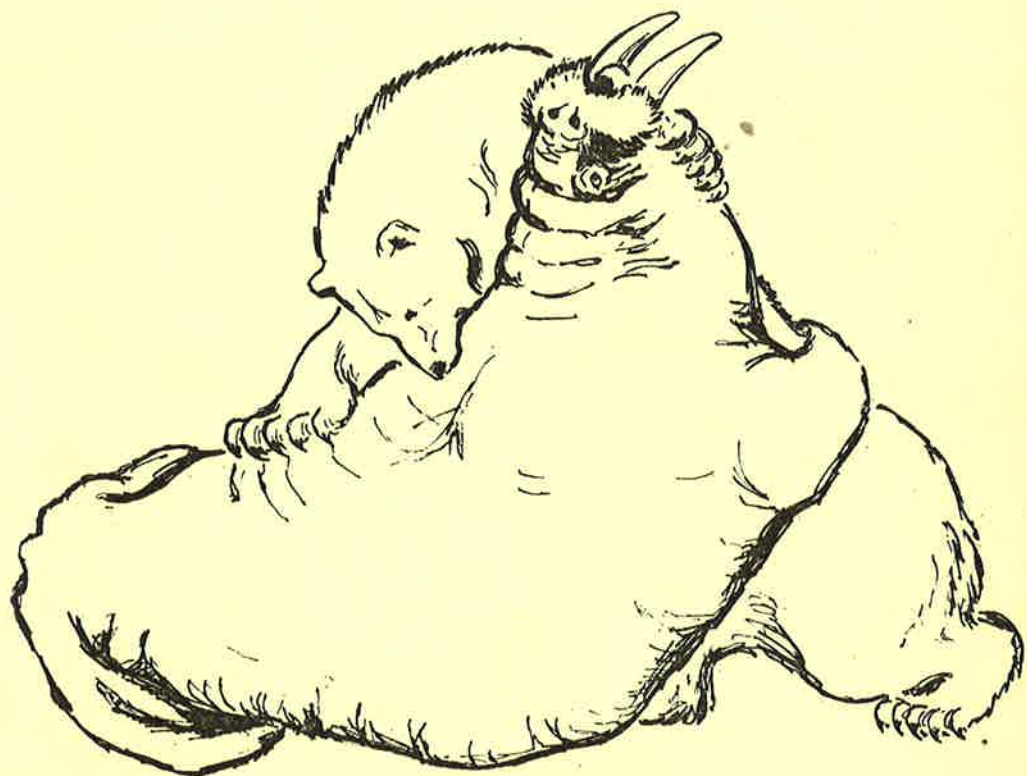


# POLARBOKEN



# POLARBOKEN

1959 - 60

# POLARBOKEN

1959 - 60

UTGITT AV  
NORSK POLARKLUBB

EGET FORLAG

---

OSLO 1960

Redigert av:

Helge Ingstad  
Søren Richter

Omslaget:

Jens Rosing

Br. Tengs - Oslo

## INNHold

The Lure of Exploration. Av <i>Finn Rønne</i> .....	7
Fra en ekskursjon til White Mts. i Sentral-Alaska.	
Av <i>Olav Gjærevoll</i> .....	34
En ferd til Torngat-fjellene i nordre Labrador. Av <i>Olav Løken</i> ....	45
Et glimt fra zoologiske undersøkelser i Alaska. Av <i>Svein Haftorn</i>	55
En pionerinnsats som ikke førte frem. Av <i>Kaare Skevik</i> .....	59
Russerne på Spitsbergen. Av <i>Bjarne Thorsen</i> .....	66
Flagget fires i Myggbukta. Av <i>S. R.</i> .....	69
Friluftsliv i Myggbukta. Av <i>Sverre Røstad</i> .....	72
Selfangsten ved Newfoundland og Labrador. Av <i>Harald O. Haram</i>	79
Ishavets Münchhausen. Av <i>Thorvald Lund</i> .....	91
Litt om fangstlivet på Svalbard i gammel og ny tid.	
Av <i>Daniel Nøis</i> .....	94
Reise til Spitsbergen for 153 år siden. Av <i>Anatol Heintz</i> .....	103
Fra Sverdrup-øyene til Svalbard. Av <i>Helge Ingstad</i> .....	113
Moskusoksene, en ny dyreart for Svalbard. Av <i>Odd Lønø</i> .....	123
Tilfredsstillende utbytte av selfangsten i de senere år.	
Av <i>J. Sellæg.</i> .....	131
Den nye direktør for Norsk Polarinstitut. Av <i>Helge Ingstad</i> ....	134
Litt om hvalfangsten i Antarktis og dens framtid .....	136
Blant Hvalros, Sæl og Bjørn i 32 aar. Av <i>Waldemar Kræmer</i> ....	139
Arktisk Forening, Tromsø. Av <i>Fritz Øien</i> .....	143
Smånytt fra polarfronten .....	147
Norsk Polarklubb. Av <i>O. L.</i> .....	154

# The Lure of Exploration

By

*Finn Ronne*

*Forfatteren er sønn av Amundsen-veteranen, seilmaker Martin Rønne. Han kom som ung mann til De forente stater, her fikk han det rette vingeslag og står nå i fremste rekke blant amerikanske polarforskere.*

On New Year's Day in 1957 our smooth westward progress deep into the Weddell Sea halted abruptly. Within a few hours heavily rafted eight to twelve foot thick ice soon built up pressure ridges more than thirty feet above the crushed, upheaved and jumbled fields around us. We were caught in a vice, not of steel but of ice. Continual poundings by the icebreaker failed to rock the mighty barriers of rafted ice. In one ten-hour period we advanced only 700 meters. This was the infamous Weddell Sea, the maelstrom of both Filchner and Shackleton.

Our two U.S. Navy ship task group was headed for Bowman Peninsula in Edith Ronne Land, at the southwest corner of the Weddell Sea. Here we intended to build the Ellsworth Station, one of the six American bases interspersed over the Antarctic continent for scientific studies during the International Geophysical Year Program. Up until now, cold southerly winds from the interior had allowed the «Staten Island» and the cargo ship «Wyandot» to force their way through open leads in the pack ice along the Filchner Shelf Ice. As we approached the «Gould Bay» area, those favorable winds suddenly shifted, and warm winds from the north blew heavy pack down upon us until we were surrounded by an impenetrable solid mass.



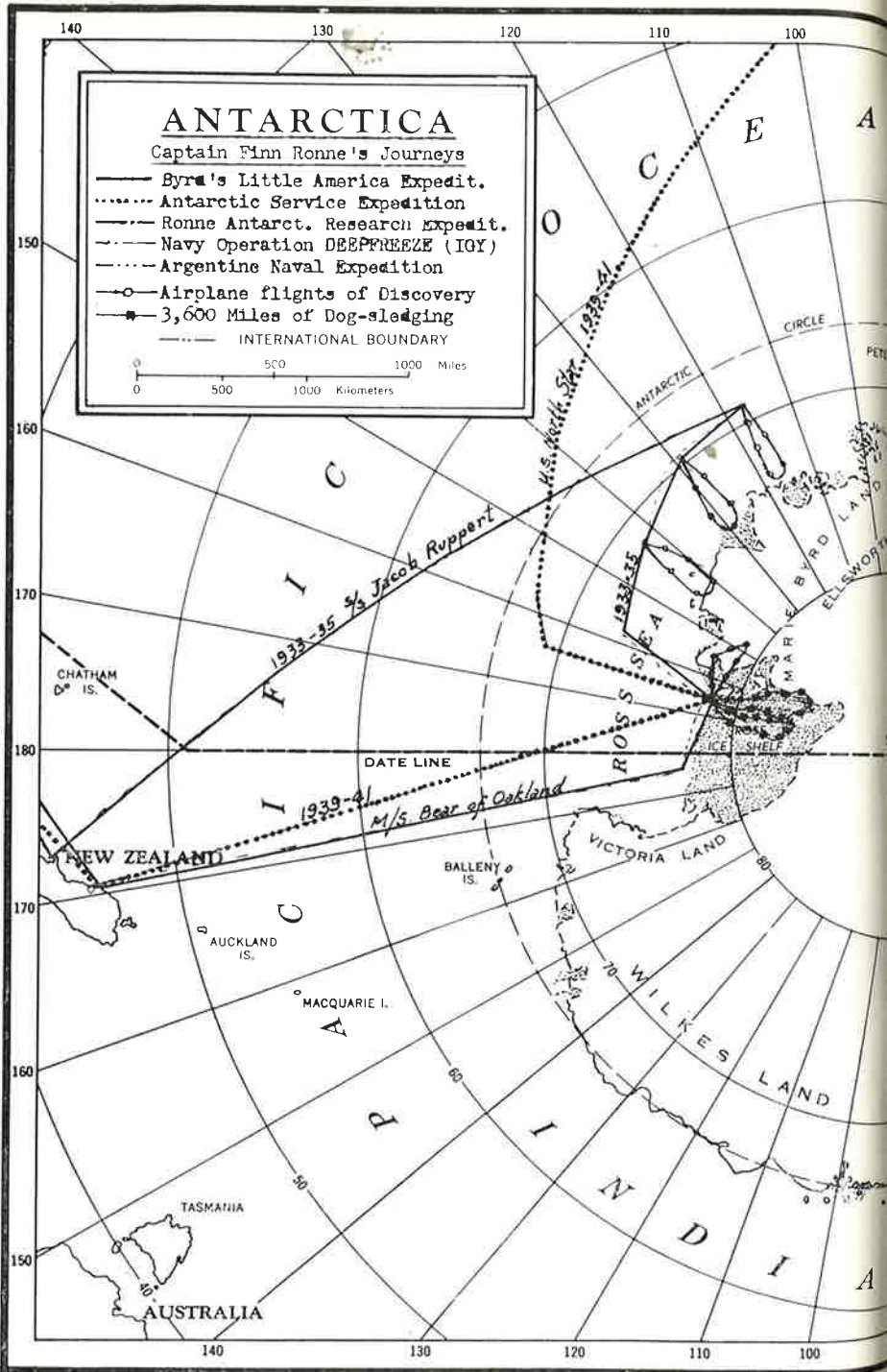
*Captain Finn Ronne.*

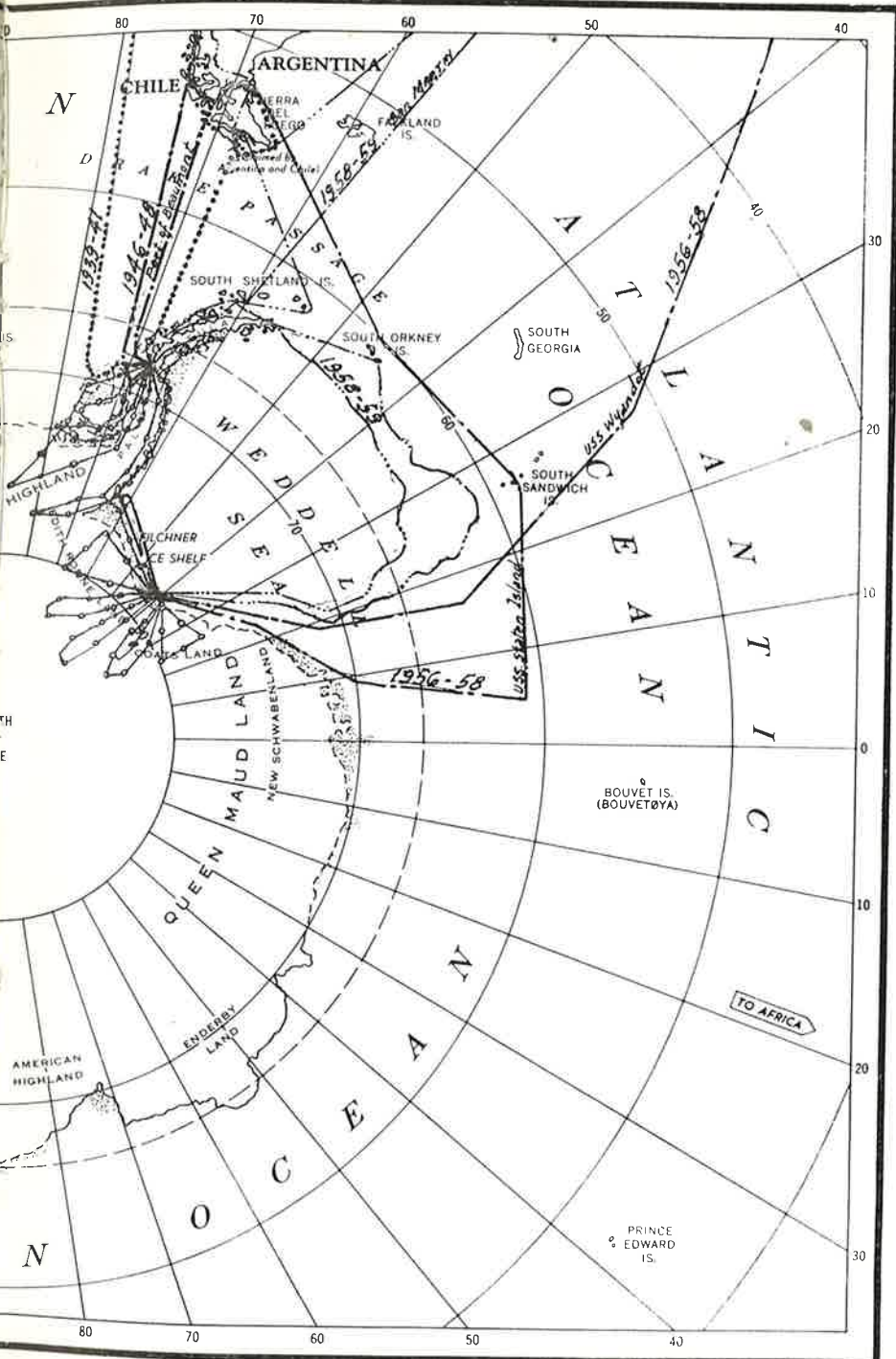
Steel-hard ice chipped off part of the Wyandot's propeller blades. Plating amidship was torn open below the waterline and the lower holds flooded. Being trapped in one of the world's most inaccessible regions automatically put us under considerable tension. We were still 400 miles short of our destination. I had suggested Bowman Peninsula as the most suitable base site in the area for the objectives of the I.G.Y. On my own private expedition in 1947, a flight over the Filchner Ice Shelf had revealed the numerous open leads through which a ship could easily penetrate this previously unknown part of the Weddell Sea. Because it was still one of the least known sectors of the Antarctic, it held a magnetic fascination

*tain Finn Ronne.*

Pyandot's propeller  
low the waterline  
ed in one of the  
ally put us under  
miles short of our  
insula as the most  
ives of the I.G.Y.  
ght over the Filch-  
pen leads through  
eviously unknown  
l one of the least  
agnetic fascination







for me. However, in view of our present circumstances, I began to wonder why?

I grew up with Polar exploration! — My consuming desire to explore the sprawling mysterious polar regions stemmed from my boyhood in Horten, Norway, where my father Martin Ronne began his twenty-year association with Roald Amundsen's expeditions. With the curiosity of a nine-year old, I watched the polarship «FRAM» being outfitted at the Navy Yard in Horten. By daily visits to the ship, I learned to know all the men who were to sail on her and became familiar with their specialized equipment. My father's departure with the expedition left me with restless dreams of a time when, perhaps, I too might sail to distant lands.

It seems like yesterday that the triumphant news of Amundsen's south-polar conquest first reached Norway. His unexcelled achievements thrilled his country-men and electrified all of the civilized world. Amundsen's detailed account of their long sledgejourney to the pole sharpened my enthusiasm for geography and exploration. I read the books of the gallant Cook, Ross, Wilkes, Nansen, Sverdrup, Scott and Shackleton and the others who preceded Amundsen, and then continued to follow the progress of Man's gradual conquest of those uncharted regions at the ends of the earth. While training to be an engineer, the gnawing hope of following in my father's footsteps lingered. Even my vivid imagination, however, did not anticipate the day when I would occupy my father's old bunk in Little America and drive dogteams over the Ross Ice Barrier on the first of my four wintering expeditions which have taken place in the last twenty-five years.

After the death of Amundsen in 1928, my father was coaxed out of retirement to spend his sixty-eight birthday on Admiral Richard Byrd's first Antarctic venture. Of the 43 men in the wintering party it turned out that he was the only one who had ever been in the Antarctic before. Meanwhile, I had emigrated to the United States and was employed as an engineer with a Pittsburgh firm. In 1929 Byrd sent me a radio-

gram from the Antarctic which read: « . . . If you are half as much a man as your dady, I will be delighted to take you on my next expedition. Richard Byrd. I replied: « . . . I leave it up to my fathers judgement as to whether or not I am a chip of the old block».

Upon my fathers passing in Norway in 1932, Byrd invited me to visit him in Boston. This was the beginning of an association which lasted until Byrd's death in 1957. As a result of our conversation, I became a member of Byrd's second expedition 1933—35. The summer of 1933 was spent in New Hampshire learning to drive a dogteam. In September I sailed south from Boston on the old Coast Guard barquentine «Bear of Oakland». Outside Cape Hatteras, the antiquated ship became swamped and foundered powerless in the heavy seas. Deckwater washed through the bunkers and coal-dust clogged the pumping-system causing the «limber-chain» to freeze. As the water-level rose, the fire on the boilers went out and the engineroom flooded. Far into the night, we labored in a bucket-brigade to keep the ship afloat while the radio flashed out our emergency call for help. By morning the storm slackened some and an ocean-going tug towed us to port, safe but badly shaken. Damage to the ship had been so great that extensive repairs were necessary. At Newport News, Virginia, I transferred to the expedition's second ship, the «Jacob Ruppert» and by the end of December, we were inside the Antarctic circle slowly gliding past scores of beautiful but treacherous icebergs. Finally we sighted one of the wonders of the world — the great Ross Ice Barrier — a solid wall of ice fifty meters high, seemingly sheared off by a giant saw. I had reached the Antarctic at last.

The first shore party wasted no time heading inland to inspect the condition of the «Old Little America». As I entered the dark Administration Building where my father's bunk had been during the first Byrd Expedition a most incredible incident took place. Byrd describes it in his book «Discovery»: —

«Out of the corner of my eye, I happened to notice Finn Ronne. The young Norwegian was standing beside his father's bunk. Martin Ronne was one of the finest men ever to set foot on the Antarctic continent. Nearly twenty years before he had been at «Framheim» with Amundsen. He died the year before we started south a second time, age seventy-one. Finn beckoned me. When he held the light, I saw that his own name had been printed in large letters on the wall. I couldn't recall having seen it before. Martin must have put it there just before we moved out. Finn's eyes blazed. «The old man must have known I'd come down, he said.»

The «Old Little America» located about four kilometers from «Framheim» was soon reinhabited by 56 men. As ski-expert, dog-driver and radio-operator I kept busy around the clock, marking trails and hauling supplies with my dogteam from the ship to camp. The first of March, 1934 four of us headed south on the Ross Barrier with three dogteams to select a location for the «Advance Base» where Byrd planned to spend the winter in solitude. On the trail the temperature fell to 65 degrees below zero and we became entangled in heavily crevassed areas — the same ones that Amundsen crossed on his way to the pole. From the joys and hardships of traveling behind a heavily loaded dogteam, as well as from the cold depths of my sleeping bag while blizzards swirled around our thin cotton tents, I learned respect for the eternally white, disarmingly peaceful, and always unpredictable Antarctic continent. Thirty-one days and 700 kilometers later, Little America's makeshift, crudely built barracks took on the air of luxurious castles.

During the winter-night all outdoor activities ceased as the temperature fell down to the middle seventies. Our daily routine changed radically. We became members of a bustling underground world. With the return of the sun four months later, field activities began in earnest. Planes made aerial

coverage to the east in King Edvard VII Land, where Lieutenant Christian Prestrud, Hjalmar Johansen and Jørgen Stubberud had first set foot twenty years before on Amundsen's expedition. Meanwhile, we headed south towards the polar plateau, «King Haakon's Plateau», following Amundsen's old route. Within view of the impressive «Queen Maud Mountains» the tractors, for which we were laying a trail, broke down. After some searching to the east for Amundsen's illusive «Carmen Land», we made a speedy journey back to Little America, completing almost 1,600 kilometers of sledging in 45 days.

For the next few weeks I assisted our senior scientist, Dr. Thomas Poulter in taking a series of seismic soundings of the Ross Ice Shelf, which we found to be a huge sheet of ice about 200 meters thick floating over 650 meters of water. This work continued along the «Bay of Whales» until a couple of days before Christmas, when Byrd asked me to sledge some spare-parts to a disabled tractor about 400 kilometers directly eastward. On our way back, my two companions and I made a detour to the Rockefeller Mountains where we climbed the previously untrod «Mount Nilsen». A few days later after our return to Little America, we boarded the ships for New-Zealand and home.

Although it was gratifying to be back in civilization, the personal satisfaction of ferreting out the secrets of the unknown was irresistible. More than three-fourth's of the continent was still a mystery. Climbing Mt. Nilsen in January 1934 was the first time I had set foot on rock in more than a year. From the summit I had scanned the endless white landscape to where the snow and sky joined together on the eastern horizon. Beyond my vision lay an unknown coastline stretching from the Ross Sea to the Palmer Peninsula. Explorers had sought this coastline unsuccessfully for many years. We had tried to reach it with Byrd in December 1933, but were turned back by the impenetrable pack ice along its shores. «Surely», I thought aloud, «a small surface party using dogteams would be a good way to get across that unknown stretch.»

With energy and enthusiasm I laid plans for my own small expedition. It would be a simple, unpretentious one. A whaling ship could set a party of five men ashore in the vicinity of Charcot Island, close to Alexander Land off the west coast of Palmer Peninsula. After sledging westerly for about 3,000 kilometers, we could be picked up again on the Ross Sea side at the end of the same summer-season. The Pacific quadrant appealed to my imagination because no ship or plane had been able to sight its coastal shores. Except for Lincoln Ellsworth's trans-antarctic crossing, the entire segment was a geographical vacuum. A few key government officials learned of my plans and thought a U.S. Coast Guard ship should aid the project. Then, through a series of circumstances, my modest proposal snow-balled into the U.S. Antarctic Service Expedition 1939—41, which at the time was looked upon as a huge government undertaking. President Roosevelt appointed Admiral Byrd as head of the expedition administratively, although he did not remain in the Antarctic but returned to Boston after the base-sites had been selected.

The U.S. Antarctic Service Expedition established two bases, «West Base» at the Bay of Whales, near the «Old Little America» and «East Base» on Stonington Island, off Marguerite Bay on Palmer Peninsula, where, as second-in-command, I wintered with 25 men. As leader of the Main Southern Sledge Party, this was my first opportunity to explore new land. We followed the extension of George Six Sound to where it terminated in an open sea. This discovery proved that Alexander I Land actually was an island which meant that Russia's Von Bellingshausen never sighted any part of the Antarctic mainland, thus eliminating this supposition as a basis for any of their future territorial claims. On the western side of the newly discovered island, the open body of water was named «Ronne Bay» in honor of my father. To reach this area, we had followed the principal divide of the Peninsula at an average elevation of 1,500 meters. Our route over glaciers and across plateaus, twice took us from sea-level to the highest elevation of 1,850

meters. During the 84 days in the field, we sledged a total of 2,200 kilometers in 61 traveling days, making an average of better than 36 kilometers per day. A total of 34 astronomical fixes were established with 12 principal control stations. At these stations, complete photographic circles were taken at 30 degrees change in azimuth, thereby identifying features that were shown on aerial photographs which I took over the same area some six years later. From these control stations the positions of 320 major mountain peaks and nunataks were determined. A new coastline extending 760 kilometers was also discovered and delineated on this dogteam journey.

By the time we returned to the United States in May 1941, war-clouds had blackened the horizon. Already, hostilities had gone on in Europe for the nearly two years we were away. In May 1941 I was commissioned a Senior Lieut. in the United States Navy, and upon request for immediate active duty-status, I was assigned to the Navy's Bureau of Ships in charge of submarine and destroyer tenders and repairships.

Towards the end of the war, it became apparent that the Arctic regions would take on great importance in future strategic planning. With this in mind, I presented a plan to the Chief of Naval Operations Office to make a preliminary survey of the Canadian Arctic and the northern part of Greenland. The Navy Department accepted my proposal, but once again the scope of intended operations began to increase. As a Commander, I did not have flag-rank, and so the command was placed in the hands of my friend in the regular Navy, Admiral Richard H. Cruzen. The months June through October were spent in setting up a weather station and constructing the first air-strip at the now famous «Thule», Greenland. In addition, the Navy ships conducted some oceanographic work in the remote northern areas, such as Kane Basin, Lancaster Sound, etc.

I returned to Washington in September 1946 with my eyes and hopes focused on the Antarctic. For some time I had reasoned that if some surplus equipment could be used to further Antarctic exploration and scientific research, reasonably



valuable results could be obtained. Two-thirds of the continent's more than five million square miles of area was still unknown and, in all fields of science, only the surface had been scratched.

Much of my energy, perseverance, patience, and money went into the creation of the Ronne Antarctic Research Expedition 1946--48. The problems were endless, but I stuck to it. Even more serious were the political stumbling blocks. It has always been a mystery to me why anyone would have to fight for the opportunity to spend his time gaining knowledge of such a remote adverse area as the Antarctic. But he who sticks his head above the crowd becomes a good target for arrows.

Finally, with Congressional approval for loan of a Navy ship, I solicited funds and equipment from universities and scientific organizations. The Air Force lent me three airplanes for exploration and aerial photography and the Office of Naval Research outlined a scientific program for me to follow. I went on in-active duty with the Navy and with 23 people, including my wife and the wife of one of my pilots, my small



*«Port of Beaumont» wintering at Stonington Island.*

compact expedition sailed from Beaumont, Texas on our 1,200 ton diesel-driven wooden ship. Of the 21 men onboard, only eight of us had ever been to sea before. We arrived safely at Marguerite Bay, Antarctic, where in due course of time our ship was intentionally frozen into the bay-ice off Stonington Island. The winter soon was upon us; but we were snug and comfortable reoccupying the quarters built during my earlier expedition here in 1940. Within a few days after our arrival the scientific program was in operation. Investigations were undertaken in eleven branches of science, including the first continuous seismic station to operate in the Antarctic, as well as the geographical problems of the area.

A British base under the Falkland Island Dependencies Survey was located near our station. In early Spring, their small British Auster plane, with three men onboard, made a short flight to pick out an initial landing spot for my larger airplanes. On their way back to base, darkness and bad weather suddenly set in, followed by a storm from the south-west. As soon as we were aware the plane was overdue, I made all the facilities of my expedition available to the British for use in the search. During the next eight days, my two pilots, James Lassiter and Charles Adams, made numerous flights in the continuous overcast weather. Hope dwindled; but on the ninth day, Lassiter located the three lost British flyers walking on the sea-ice about 50 miles south of our base. The men were uninjured after their crash-landing, but were extremely weak from a diet of only 630 calories a day each. Needless to say they were glad to hitch a plane ride back to their base where they were eagerly welcome.

After our inauspicious beginnings we made many flights, taking aerial-trimetrogen photographs over known and unknown land. Islands and mountain ranges with huge glaciers were found in the newly discovered «Edith Ronne Land». To the south of the Weddell Sea I observed high land extending to the southern horizon which eliminated the possibility that a frozen strait divide the continent from the Weddell to the Ross

Sea along this stretch of coast. Two dog-team parties spent months in the field; one doing geological work and the other obtaining ground control points for the aerial photographs taken during all of our flights.

Before departure from the States in 1946, I had been appointed the first American postmaster ever to set up office in the Antarctic thus giving some official backing to an otherwise private expedition. Speaking of «private expeditions», it probably was the last one that will ever go to the Antarctic. The new tools used in exploration today are far too costly for other than government financed expeditions to afford.

The scientific program of the expedition continued to the last minute. My ship, the «Port of Beaumont» was gradually freed from the ice-cradle in which she had spent almost a year. Two Navy ice-breakers, who had just completed a short cruise in Antarctic waters, paid us a visit and broke a path through the last few remaining miles of ice for us to follow to open water. The voyage northward to the Straits of Magellan was a stormy one. Strong winds were on our port quarters and seas continually washed over the forepart of the ship during five days of constant rolling. Once the small ship, with three airplanes as topside weight, heeled over to 52 degrees and we all thought we were destined for Davey Jone's locker. Happy relief from the strenuous ordeal came on the sixth day when we anchored in a small cove in the straits, safe from those notorious turbulent seas.

The accomplishments of the expedition were even greater than I had hoped. In a total flying time of 346 hours, the three airplanes had covered about 70,000 kilometers of Antarctic terrain. We made no fewer than 86 landings far away from our base, more than half of which were unsupported from the ground. The plane-flights had achieved extensive photographic reconnaissance, including the extension of the Palmer Peninsula mountain chain and the last large remaining unknown stretch of coastline in the Antarctic, laid caches for aviation and dog-team parties, searched for the lost British flyers, transported

personnel and tons of equipment to advance field bases, and carried on geographical exploration and trimetrogon photography. In addition we had manned the ship to and from the Antarctic, a distance of 15,000 miles, performed all the scientific observations, flew, repaired, and serviced the planes, operated tractors, sledged with dogteams and manned the outlying weather stations. On shipboard, although there were many amusing incidents, the men discharged their duties of seamen with assurance. Scientists stood engine-room watches, took their turn at the wheel, and other deckwork which, on a ship, is never ending. To these able men whose interests and hearts were in the attainment of our objectives I owe my deepest gratitude for the success of the expedition's large program.

My dream to explore vast stretches of the unknown Antarctic continent had become a reality, and the men with me had met the challenge in all respects. In the foreword of my book, «Antarctic Conquest» («Erobring i Antarktis», Gyldendal, Oslo, 1950) the late Dr. Isaiah Bowman, the president of Johns Hopkins University had this to say:

«Real preeminence in any field of endeavor is always bought at a price, and few are willing to pay the price. The first condition of high achievement is thorough preparation. The second is painstaking and resourceful execution when the inevitable difficulties and opportunities arise. The third is perseverance . . . In applying these tests to Finn Ronne I have in mind not only his personal and expeditionary achievements in the Antarctic but also a comparison of his work with the work of the large company of gallant men who have uncovered so vast a territory in Antarctica during the past century and a half . . . We judge expedition leadership in terms of scientific results. With but fifty-thousand dollars, plus government equipment, the Ronne Antarctic Research Expedition 1946—48 was able to return with a harvest of scientific findings that would be a credit to a far more costly expedition . . . The

expedition delivered to the Air Force 14,000 trimetrogon photographs, probably 75% of which are effective for mapping purposes. In a single month of flying weather, they photographed 750,000 square miles, of which 250,000, an area nearly as large as the entire state of Texas, was newly explored territory. This area was not only photographed but, as a necessary part of the photography, ground control was attained by an ingenious «leap-frog» method of aerial advance. This could be done only by an expedition that was well organized, reasonably well equipped, and led by a resourceful and determined man. It required also a diverse team of young and strong experts.

Upon my return to the States in April 1948, dismantling the expedition, writing and assembling reports and numerous other obligations required considerable time and effort. During the summer my wife and I worked on a book and for the next couple of years fulfilled many lecture engagements. At the same time I became a Consultant with the Office of the Quartermaster General of the U.S. Army, where in the development of cold weather equipment I was able to make use of some practical knowledge gained through polar winterings.

While in isolation, under conditions of hardship and strain, invariably you resolve that this will be the last time you will ever wish to see the Antarctic and that nothing in the future will make you change your mind. But, you no sooner become a part of the more conventional life, than your thoughts are directed toward planning on how to get going again. The part of your personality that sent you there in the first place continues to drive you back. Almost immediately I began to speculate what was beyond the termination point of my longest flights. Nearly all of the interior of the continent was still unknown and, by now, various branches of the government were indicating some interest in special phases of scientific research. This would be the fourth and last time, I told myself, as I quietly began planning.

The Korean war abruptly postponed any expedition possibilities until the Spring of 1954. Then, through the interest of a couple of forward-looking men in Congress, a bill was introduced to support a modest expedition. The bill had considerable executive department backing, but there were several divergent forces opposed to it and so Congressional hearings were postponed until Congress was about to adjourn. At the last minute the Senate Armed Services Committee passed a resolution which was sent to the President. This Resolution, to which my detailed plans were attached, urged that immediate steps be taken to dispatch an expedition to the Antarctic. The «White House» sent it to the Department of Defense for action and they in turn referred the Resolution to the Navy. By this time, the germ of the International Geophysical Year, also a modest idea originally, had begun to snow-ball rapidly. The idea of a small expedition being able to do a year's preliminary exploratory and scientific field work preparatory to the larger I.G.Y. Program was rejected in favor of sending the Navy's icebreaker «Atka» on a reconnaissance voyage. The major result of this summer season was the knowledge that the «Old Little America» had broken off the Ross Ice Shelf and drifted out to sea leaving the physical contour of the Bay of Whales inappropriate for a base site.

Preparations for the International Geophysical Year gained momentum. Government support was sought and funds were appropriated by Congress. Men, new to the Antarctic, brought in by the U.S. National Committee for the I.G.Y. under the National Academy of Science, presented new plans and ideas of tremendous proportions. The Navy would also play a leading role in the I.G.Y. program by providing all the logistic support and assume the responsibility for building six stations on the Antarctic continent. As U.S. obligations were great and far-flung, men with previous polar experience were needed. Since my interests were well known in government circles, I received a request from the Chief of Naval Operations to return to active naval duty, and was offered the assignment as Military Com-



*Ellsworth Station, Weddell Sea.*

mander of the 40 man station to be set up in the Weddell Sea area. Upon the realization that the U.S. bases would be under dual leadership, a naval officer in charge of the military and a second leader in charge of the civilian I.G.Y. scientists, I volunteered to take on these added responsibilities to which both the I.G.Y. and Department of Defense agreed. Therefore, in addition to being Military Commander, I was also appointed as IGY Station Scientific Leader. As it turned out, I was the only one at six scientific stations to act in that dual capacity. It remains my firm belief that conditions and circumstances encountered on wintering expeditions lend themselves better to single rather than divided leadership.

Two ships were assigned to the Navy's Weddell Sea Task Group, the 15,000 ton cargo ship USS Wyandot and the wind-class icebreaker USS Staten Island. A total of 640 men were onboard the ships when they rendezvoused at Balboa, Panama in November 1956 to proceed down the west coast of South America. I flew down and joined the Wyandot upon her arrival in Valparaiso, Chile. After a call at Punta Arenas in the Straits of Magellan we headed for Thule Island in the South Sandwich Island group. Here we encountered a number of Norwegian whale-chasers who came alongside and gave us much appreciated advice as where we could best begin our penetration of the Weddell Sea packice. As a result, we proceeded along the 12th West Longitude where we made good progress towards Cape Norvegia.

Ours were the first U.S. ship to enter the notorious Weddell Sea. Our goal was to spend Christmas at a tentatively selected base site on Bowman Peninsula. In fair weather our small «Bell» helicopter did reconnaissance work in round-the-clock relays. From several miles ahead, they would radio back information on the ice conditions, or point out the heavy pressure areas to avoid. Every two hours they returned to the ship, refueled and took off again. In bad weather we relied on our excellent radar coverage. As the pack increased in density, leaving no place to push the ice after it was broken, we slowed down to a crawl.



The pressure built up around us and our optimism dwindled.

At Cape Norvegia the pack immobilized us for three days. Here we celebrated Christmas with religious services and carol singing. When our ships were finally able to press forward along Caird Coast, we took to the helicopters to pay brief courtesy calls at three foreign bases. First we visited the British Royal Society Base at Halley Bay, then 250 miles later the British Commonwealth's Shackleton Base, and seventeen miles further west the Argentine «General Belgrano Base». Our welcome was overwhelming, and our gifts of fresh fruit and newspapers more precious to them than a handful of diamonds.

Shortly after leaving Belgrano on New Year's Eve, we became encased in the pack off Gould Bay. For eleven days our ten-thousand horsepower icebreaker was paralyzed under some of the worst conditions the Antarctic has to offer. There is something ominous about the Weddell Sea. The frightful struggles and inhuman privations suffered by the Norden-skjöld, Filchner and Shackleton expeditions are vivid testimony to its unrelenting terrors. Already we were further south than either Filchner (1913) or Shackleton (1915) had penetrated before their respective ships were caught in the drifting pack and rendered helpless for the better part of a year. Whereas Filchner's ship the «Deutschland» was eventually set free, Shackleton's «Endurance» was crushed by the pressure ice and the entire party were forced to drift precariously northward on ice-floes until they reached Elephant Island. During our numerous enforced periods of immobility in the Weddell Sea's ice jams, I never saw a floe that I should have cared to call home, even for a short interval.

With the increase in ship's horsepower, the Weddell Sea has appeared to yield somewhat in recent years. Since 1928, when the small Norwegian ship «Norvegia» first reached the eastern cape that now bears its name, the sea was not penetrated again until the 1954—55 season. Then the Argentine established «Belgrano Base» on the Filchner Shelf Ice, and the following year the British built Halley Bay and Shackleton bases. These

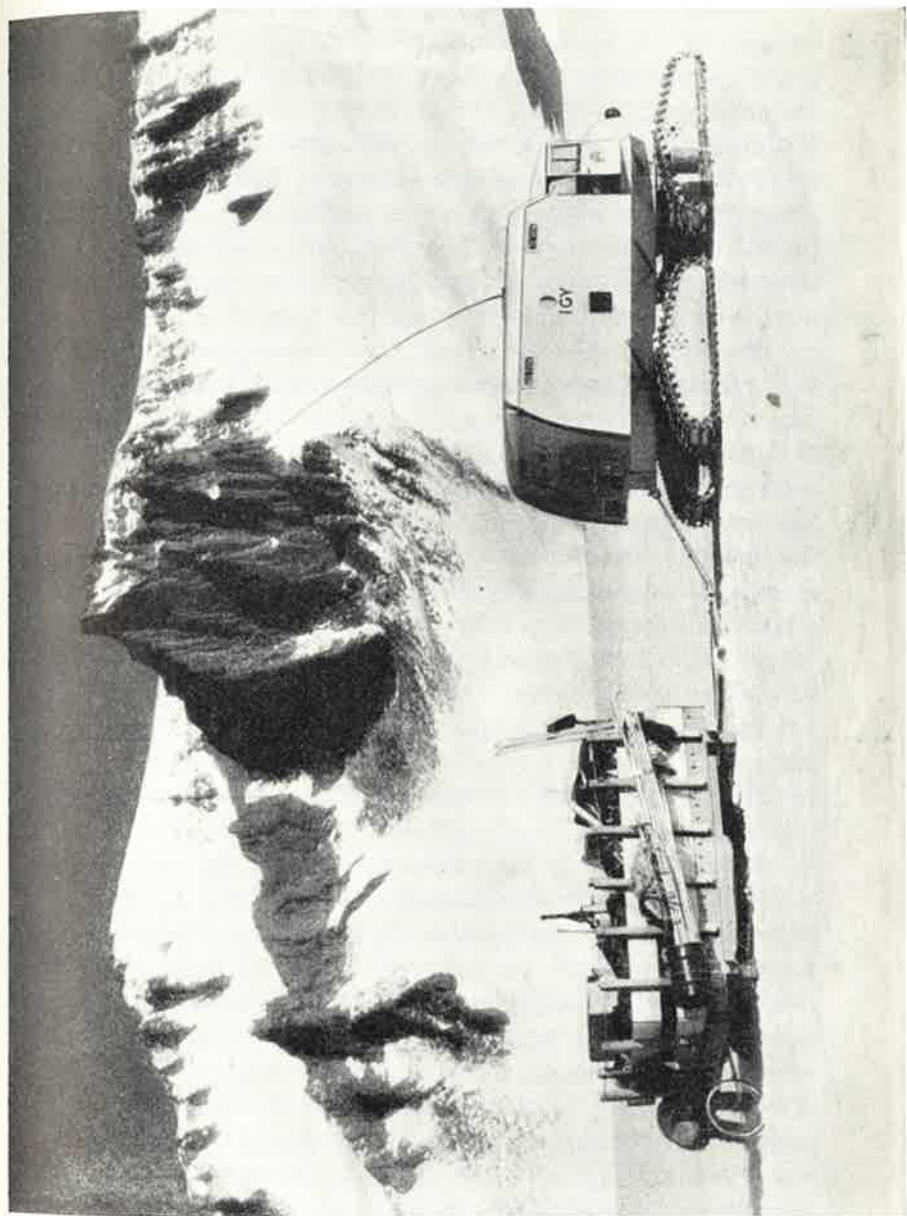
expeditions had experienced sufficiently severe ice difficulties to take pride in their attainment and the fact that this treacherous body of water allowed itself to be invaded reluctantly was well demonstrated by the predicament in which we now found ourselves.

The damage-control crew onboard our virtually helpless cargo ship became toughened veterans. Cracked hull-plating and leading rivets were repaired and the holds were pumped out. Fortunately, the worst flooded hold held only drums of aviation gasoline and they floated freely in the cavernous space in the forward part of the ship. The men performed brilliantly.

Then just as suddenly as the ice had surrounded us, the wind changed and the pack slackened, allowing us to continue our mission westward toward Bowman Peninsula.

At the western cape of Gould Bay we discovered what had caused our recent entrapment. A huge iceberg, 34 miles long, which had broken off from the cape sometime within the last nine years, blocked our passage to the west. When the wind had shifted, all the packice caught in the lee of this gigantic berg had been forced down upon us. By skirting around it to the north we gain reached the barrier leading westward.

Carefully picking our way for the next week through the dense pack beyond, we reached within 16 miles of our destination. From the icebreaker I made a helicopter flight to determine the best approach for proceeding through the light pack for the remaining miles. Below us, the ice conditions, the geographical features of Bowman Peninsula, the rock outcrops at Cape Adams, and the embayments where we could unload the ships were exactly as they had been photographed and interpolated on my flight in 1947. However, we were getting ready to move the two ships nearer to the unloading site, a radio communication was received from the head of the Task Force at McMurdo Sound, 2,888 miles away. The message, based on consideration for the safety of the two ships and men, resupply the next year, and lateness of the season, discouraged us from making any further attempts to locate the station near Bowman Peninsula.



*Mountain Range discovered by Finn Ronne in Edilb Ronne Land.*

Instead, we were directed to retrace our track to Gould Bay and look for a station-site in that general area. We fought the same packice back again to where we had been immobilized for so many days. On January 27, 1957 while on a reconnaissance flight, I noticed that about 20 miles east of Gould Bay the otherwise 100 to 250 feet high ice barrier dipped to a gradual relatively crevasse-free slope about 30 feet high. This location proved suitable for mooring the ships, and after having been in the pack for 3 days we tied up and started to unload, the 4,600 tons of cargo comprising the station material.

The officers and the men of the two ships volunteered to aid us in the enormous task of unloading the Wyandot and getting the station in the best possible shape before the ships had to depart. Unloading 6,500 tons of cargo, transporting it nearly three miles to the building site and assemble the building shells was accomplished in about 12 days. On the 11th of February, the day the ships departed, we estimated that the station was about 55% completed. Before the ships pulled away from the ice-cliff we conducted ceremonies dedicating the station to Mr. Lincoln Ellsworth, the daring American explorer who made the first plane-crossing of the Antarctic Continent. As the two ships hurried over the northern horizon to escape the fury of oncoming winter, our party of thirty-nine turned their faces southward with mixed emotions. With me were 29 Navy officers and enlisted men and 9 civilian I.G.Y. personnel, none of whom had ever overwintered in the polar regions before.

There was plenty to do for Ellsworth Station was the next to largest U.S. base. By the time the suns rays dipped below the northern horizon, the station was in excellent shape. All equipment had been brought into the buildings or storage-tunnels, and the scientific disciplines had gotten underway according to schedule. We settled down to the regular routine which prevails at all stations when outside activities cease. Once again I was confronted with the many problems that crop up during the winter-night with men in isolation, an experience I had gone through on three previous occasions.

Ellsworth Station was a small compact city consisting of 20 permanent buildings with additional storage areas arranged next to the buildings, all of which were interconnected by a tunnel system. During the winter when the outside temperature fell to about 70 degrees below, our indoor duties continued without interruption. The scientific staff persistently pursued their individual recordings of the ionosphere, aurora-airglow, gravity, magnetic, glaciology, seismology and meteorological observations. Six men participated in the weather program which was our largest assignment. The earth's weather is born in the polar regions. With long range advance knowledge, disasters like the one some years ago in Australia, when cattle died off like flies in a summer-long draught and bankrupted the ranchers, could have been averted. Since Antarctica's climate influences the weather in the entire southern hemisphere, new knowledge making possible long-range forecasting of weather from strategic Antarctic stations can have a profound effect on the South American economy too. Although many of these basic research projects do not produce immediate recognizable changes, the data now being compiled will one day contribute tangibly to the benefit of all mankind.

Before the winternight had temporarily grounded our airplanes, several reconnaissance flights revealed that a heavily crevassed area surrounded our station. I also sighted again the high land south of Gould Bay which I had first seen on a flight in 1947. Further south a mountain group was noted. With the return of the sun our field-program began in earnest. Two De-Havilland «Otter» planes and a helicopter were used extensively. In good weather I made flights in search of a surface route through or around our crevassed-encircled base. Obviously some major geographical discoveries were shaping up. On October 28, 1957, our five-man traverse party departed in two «sno-cats» to conduct field studies in glaciology, seismology, magnetism and gravity-measurements. About a hundred miles south, their leading «sno-cat» suddenly fell through the thin snow-bridge of a crevasse large enough to swallow an airliner. Fortun-

ately, the vehicle became wedged between the sheer walls of ice, and through herculean effort the men managed to pull it to the surface. During the 18 days they were held up there we made 13 flights to them and on two occasions brought two of the field men back to base for medical treatment.

In November an Air Force test-unit arrived in two C-47 planes. They brought us our first mail, adding greatly to our spirit and morale. Their mission was to investigate the feasibility of using radio and radar surface control in conjunction with aerial mapping flights to provide a continuous accurate location for each aerial photograph. By landing at predetermined spots in the field, they established accurate celestial fixes. These field points were marked with orange-colored parachutes visible from the air to assure their visibility in later photographic coverage. I made a number of these flights with the Air Force group and found that the system was workable in low temperatures.

Our traverse party's 80 days — 816 miles trek was made possibly by the numerous caches we supplied them by plane. At 15 to 20 mile intervals they set up scientific stations where seismic shots determined the features beneath the snowy surface. Glacier measurements, gravity readings and magnetic dip-determinations were also made at each of their many stations. Gasoline, food and other equipment were constantly supplied the party at pre-arranged rendezvous.

On most of these flights I sat in the co-pilots seat and took detailed notes on the geographical features that were gradually unfolding. The co-pilot took sun-sights in the center of the plane through the astro-dome. I measured the drift, kept track of the ground-control speed and took constant readings of the radio-altimeter to determine the elevation of the land under our flight-track. From the 600 to 700 foot height of the ice-shelf, the elevation rose sharply to an escarpment of more than 5,000 feet. As we came out of a cloud-cover, a huge mountain range, brilliantly bathed in the sun, rose right in front of us. We flew closer to photograph its distinguishing features, a striking black rockoutcrop 9,000 feet high and more than a

mile across. This subsequently proved to be Dufek Masif, although at the time I did not think that was possible as a Navy flight crew in January 1956 placed the mountain 150 miles off our positioning of it. 80 to 90 miles south-southwest of this masif, I discovered an impressive cluster of mountains stretching for hundreds of miles in a south-westerly direction. The highest summit I estimated to be about 11,000 feet, with other peaks almost the same elevation. These mountains had never been seen before. Before us lay the explorer's incentive. That tantalizing question of what lies beyond the horizon certainly is one of the things that has driven me back to the Antarctic time and again. Those distant mountains were challenging, but the range of the plane made us retreat to home base.

After several weeks of painstaking air and surface exploration I delineated the outline of a huge new island south of Gould Bay. This, then, was the high land I had glimpsed so briefly nine years earlier. On present maps this expanse bears the name of Filchner Ice Shelf. From the west cape of Gould Bay the island extends almost 200 miles to latitude 80 degrees South. It extends westerly about 105 miles with its highest elevation about 3,200 feet above sea-level. When the five-man traverse team crossed the island their seismic soundings proved land underneath to be 1,700 feet above sea-level. They also discovered a deep ditch on the ocean-floor which proceeds like a long narrow crevasspart way around the island. Subsequent seismic soundings the following year eliminated the possibility that this ditch divided the continent between the Weddell and Ross seas. The escarpment of the island, which generally forms the contour along the entire outline was about 1,000 feet high. This new island discovery seems to limit the extent of Filchner Ice Shelf from Moltke Nunatak to the east cape of Gould Bay, where the wide shelf terminates. All of these discoveries increased the extent of Edith Ronne Land another three hundred miles towards the South Pole.

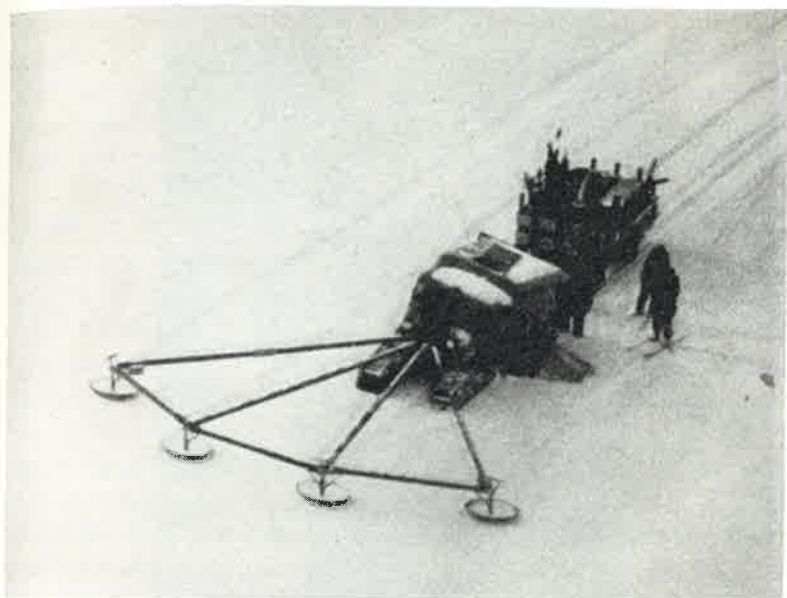
About 50 miles to the east of our station, my friend, Dr. Vivian Fuchs landed in January 1957 and set up his wintering

base. The main objective of the 16 man party was to make a surface crossing of the continent, from the Weddell Sea, via the South Pole to the Ross Sea. Sir Ernest Shackleton had originally planned such a venture in 1914, and was within a few miles of the present Shackleton Base when his ship the «Endurance», was caught in the packice, and eventually crushed. That heroic escape and eventual rescue of all twenty-seven men is one of the Antarctic's most dramatic accounts.

In early summer of 1957—58, Dr. Fuch's tractor party reached «South Ice», their intermediate camp about 250 miles south of Shackleton. The surface vehicles had consumed much more fuel than they anticipated crossed heavily crevassed areas enroute. As we were in almost daily radio-contact with the British party, Fuchs asked if I could deliver additional gasoline to the party for their final assault. We were glad to be of aid, assembled several hundred gallons of aviation gasoline I had earmarked for I.G.Y. emergencies, and flew to their Shackleton Base where we loaded in our C-47 plane about 1,000 gallons of their special gasoline for their «Sno-cats», and took off for «South Ice». Immediately, upon landing, the men in Fuch's party transferred the much needed fuel to their vehicles which were lined up ready to start off for the Pole and the Ross Sea. Meanwhile, the men in my party made a quick survey of their tractors and dogteams before heading back. We flew over the crevassed area which Fuch's had passed through to reach their «South Ice» station. After viewing the network of crevasses, it is a wonder to me that they had succeeded in getting their heavily loaded sledges and tractors across, without any serious casualties. As a result of our many pleasant associations with Dr. Fuchs and his party throughout the year we took a very personal interest in their successful crossing of the Antarctic continent. To their wide acclaim, I add a more personal tribute — it could'n't have happened to a better group.

By the time our ships arrived with our relief party who would continue the IGY observations we had begun, we felt we had completed a successful — certainly challenging year.





*Ronne's sno-cat with crevasse-detector.*

All hands looked forward to greener pastures in the civilized world. The problems of any leader of a group in polar isolation are many and varied, and I found the Ellsworth Station to be no exception. Fortunately, the results proved to over-shadow the vicissitudes and for this reason I am happy to have had a small part in the successful undertaking of the International Geophysical Year Program.

I was certain now that my fourth farewell to the Antarctic continent would be my last, but within a year I was back again in an entirely unexpected capacity. This time I was a guest of the Argentine Navy on their icebreaker «General San Martin». At the conclusion of the International Geophysical Year, the U.S. Government decided to close one of its bases entirely, and turn two of them over to other governments for temporary operation. Australia would administer «Wilkes Station» on the opposite side of the continent, while Argentina took over at



*Finn Ronne.*

Ellsworth. After twenty-six years of doing it the hard way, I had the novel experience of becoming one of the many thousands of summer visitors.

The impact of the International Geophysical Year Program made an opening up of the Antarctic and should not be underestimated. It provided the necessary wedge to renewed interest on an international scale undreamed of by the pioneers. As a result, scientists from many nations are now working together and accumulating vast amounts of knowledge from the world's last unknown continent. Huge logistic task forces provide the support for the detailed scientific clean-up job. Mechanization has made dog-power obsolete. Furthermore, polar activities are

now supported by government appropriations, and as a result of the present day onslaught, the aroma of polar exploration and its adventure has faded away. Where only a handful of men once struggled independently to solve mysteries looming over the horizon, now, every year thousand of men are in action.

All of these worthy objectives have also been materially aided by the new international treaty on the Antarctic recently signed in Washington, D.C. As part of this agreement, the claims of individual nations will no longer be a political deterrent to the furtherance of the scientific investigations which we trust will be of future benefit to all. Those of us who have watched the transition can not help but be moved by the tremendous forward strides made in the last few years. As the pioneering era ends in the Antarctic, men with similar spirit today are turning their eyes to outer space. However, I might add that my calling to search for new horizons ends right here on terra firma.

I wish to place on record my appreciation to the many men with whom I have been associated in the polar field during the past twenty-seven years; and specifically acknowledge the trojan task accomplished by the small group of 23 who wintered with me on my own private expedition in 1946 to 1948. I also wish to pay tribute to my wife, «Jackie» who has sledged the whole distance with me on smooths as well as over the roughest terrain, and who also accompanied and wintered with me on Stonington Island in Marguerite Bay, Palmer Peninsula during the austral winter-summer of 1947.

# Fra en ekskursjon til White Mts. i Sentral-Alaska

*Av*

*Olav Gjærevoll.*

Alaska — det store land — har lokket fram eventyrlengselen i mang en nordmann. De store gullrushene ved Klondyke, Nome og Fairbanks trakk de fleste. Veldige laksemengder ved kysten fristet også mange, mens en del under jakten på pelsdyr fulgte etter disse langt inn i de øde villmarker.

For meg som botaniker har Alaska lokket med sine enorme utforskede områder, tusener og atter tusener av kvadratkilometer hvor ingen botaniker har satt sin fot. Her lå så å si uendelige vidder av villmark — fjell og skog og myr — og ventet på å bli utforsket. Siden jeg vesentlig hadde beskjeftiget meg med plantesamfunnene i den skandinaviske fjellkjede, var det en særlig fristende forskeroppgave å forsøke en parallellundersøkelse i Alaskas fjell. Alaska svarer i beliggenhet meget nær Skandinavia. Alaskas sørspiss ligger på Hamburgs bredde, nordspissen, Point Barrow, nøyaktig på Nordkapps bredde.

Under en internasjonal ekskursjon i Svensk Lappland i 1950 ble jeg kjent med bestyreren av den botaniske avdeling ved Nasjonalmuseet i Canada, men danskfødte dr. A. E. Porsild. Han var da nestformann i styret for det felles amerikansk-kanadiske forskningsinstitutt, Arctic Institute of North America. Porsild oppmuntret meg til å søke instituttet om et forskningsstipendium.



*Fig. 1. Kalkrygg med tårn og spir.*

Året etter kom den norskfødte botaniker Louis H. Jordal fra University of Michigan til Trondheim. Han hadde da arbeid en sommer i Brooks Range. På flyturen fra Fairbanks til Brooks Range hadde han passert fjellkjeden White Mts, og den så meget forlokkende ut. Vi ble fort enige om å lage en felles ekskursjon dit i 1952. I mellomtiden skulle Jordal bestyre et professorat ved det amerikanske institutt i Bagdad. Julen 1951 ville han tilbringe hos venner i Teheran, og så skjedde det tragiske at hans fly styrtet ned.

Uten denne erfarne Alaska-venn var jeg en stund i tvil om hva jeg skulle gjøre, men da Arctic Institute ga meg stipendiet, bestemte jeg meg for å dra. Den 20. juni 1953 sto jeg på Ladd Airfield ved Fairbanks hvor et lite Beaver-fly skulle ta meg ut i villmarka. Etter en halv times flytur over skog og myr, skuet jeg inn i det forjettede land.

Beaver'en var utstyrt med flottører, men i White Mts var det ikke en innsjø å se så langt øyet rakk. Grunnen til dette er at Sentral-Alaska aldri har vært nediset. Nord-Amerika har



*Fig. 2. Svære monolitter raget opp som kjempestabbesteiner.*

hatt de samme istider som Nord-Europa. Under den maksimale nedisning nådde isen helt ned i U.S.A. Mesteparten av Canada var nedist, likeså store deler av Alaska, særlig i Brooks Range. Det store, relativt lave område mellom Brooks Range og Alaska Range hadde bare enkelte små lokale breer. Når det her ikke ble nedisning, skyldes det antakelig at området ligger i regnskyggen av Alaska Range. I våre dager er nedbøren bare om lag 250 mm i året. Hvis nedbøren var like lav under istidene, var den etter alt å dømme ikke tilstrekkelig til å danne is.

I våre fjell er vi vant til å finne tjønner og vatn over alt. De fleste ligger i forsenkninger som isen i sin tid gravde ut eller i daler, demmet opp av morener. Sentral-Alaskas fjell har ikke vært utsatt for denne eroderende naturkraft. De representerer restene av et gammelt peneplan hvor elver og bekker har skåret seg ned så langt som de bare kan komme og tappet ut de sjøer som eventuelt har forekommet.

Nå, denne totale mangel på innsjøer kjente vi til på for-

hånd. Vi hadde tatt sikte på å lande på Beaver Creek, ei lita elv som slynger seg langs White Mts. Den er ei sideelv til den mektige Yukon-floden, og består som alle flatlands-elver i Yukon-dalen av et uendelig antall kroker. Det har sikkert ikke vært Vårherres mening at den skulle tjene som flyplass, og det var lettere sagt enn gjort å finne et dertil egnet sted. For det ene måtte det være en rak strekning på minst 400 m så en kunne være sikker på å få flyet på vingene igjen, og for det andre måtte det ligge ved et myrområde som ga brukbare inn-flygningsmuligheter.

Vi tok oss god tid i luften og fikk derved et utmerket innblikk i terrengforholdene, en god og nyttig erfaring til senere bruk. Omsider fant da også flygeren en brukbar «flyplass», og telt og mat og plantepresse ble brakt i land. Flygeren var snart på vingene igjen, og så sto en da der langt ute i ukjent villmark. Jeg skal ikke gjøre noe forsøk på å skildre følelsene og stemningen, det kan bare forstås gjennom selve opplevelsen. Det var en villmarkssjarme som var voldsomt betagende.

Fra flyet hadde vi sett den store Alaska-elgen, the moose. Ei ku med to kalver kom ned til elva for å drikke. Majestetisk og en smule overlegent beglodde den de nye skapningene som hadde dukket opp. Telt og utstyr fikk ligge en stund. Det prosaiske arbeid måtte vente mens jeg kikket litt på den nye planteverden som grusøyrene ved elva bød på. Akkurat da sto de fulle av arktiske lupiner, *Lupinus arcticus*, en art som er begrenset til Alaska og de nordligste deler av arktisk Canada. De fleste ville kanskje si at vi har like vakre lupiner i våre hager, men for meg står denne arktiske lupin helt i særklasse. Når en møter den i titusener på grusøyre og i fjellenger, da er det en naturopplevelse som en aldri glemmer.

En måned seinere var lupinene avblomstret og i frukt. Da hadde grusøyrene skiftet over fra lupinblått til rødt. En nær slektning av vår geiterams var da helt dominerende. Denne *Chamenerion latifolium* er lavere av vekst enn vår egen geiterams (som er vanlig også i Alaska), men den har mye større

blomster. Da den var på sitt beste, var det som om elvebredden sto i flammer.

Ellers hadde grusøyrene en hel del andre arter. Det er gjerne så at elveøyrene byr på mange fjellplanter. Frø og frukter følger med bekkene nedover til låglandet og spirer på elvebreddene. På grunnlag av den flora en finner der, vil en få en forsmak på det en senere møter til fjells.

Beaver Creek slynger seg gjennom flate myrlendte områder delvis dekket av svartgran (*Picea mariana*). Disse myrskogene med skrantet svartgran er neppe noen fryd for en forstmanns øye. Ei heller er de til noen fryd for den som skal ta seg fram til fots. Her møter en Alaskas fryktede «niggerheads». Det er tuer dannet av vanlig myrull (*Eriophorum vaginatum*). Tuene kan bli opptil  $3/4$  m høye, er smale nederst og brede øverst og står som regel tett i tett. Jeg kan hilse og si at det ikke er lett å plasere beina mellom de høye tuene, og hvis en så forsøker å gå oppå tuene, oppdager en fort at de velter overende. På hvilken måte en best skal ta seg fram i dette terreng, har jeg ennå ikke funnet ut.

Elvebredden viste seg å være det eneste brukbare sted til teltplass. Der var det flatt og der var det tørt. Straks en kom inn i skogen, var det ulendt og fuktig.

Fuktig? vil leseren innvende. Jeg har jo nettopp nevnt nedbørstall på 240 mm i året, omtrent det samme som en har i våre tørreste strøk i øvre Gudbrandsdalen. Forklaringen er at vi befinner oss i det område av Alaska hvor det er evig tele, permafrost, i jorda. En regner med at denne tele oppsto under istidene og går ned til en dybde av 50—100 m og mere. Det er ingen risiko å begi seg ut på våte myrer. En synker ikke særlig langt nedi før en når telen.

Så å si over alt er jorda dekket av et mer eller mindre solid lag av torvmoser som på den ene side hindrer solvarmen i å trenge ned og på den annen side holder på fuktigheten. Etter hvert som telen tiner, suges fuktigheten opp i torvmoselaget, og følgen er at det er fuktig overalt selv i lange tørrværsperioder. Ned kan ikke vannet synke på grunn av telen. Hos





Fig. 3. *Campanula aurita*.

oss finner vi torvmosedekke nesten utelukkende i flatt lende. I Alaskas permafrostområder har til og med bratte skråninger et slikt dekke. Enhver kan lett tenke seg hvordan det er å gå opp en bratt bakke og synke dypt ned i en fuktig mosematte for hvert skritt en tar. Jeg anbefaler denne form for mosjon for den som trenger en slankekur.

I leiren ved Beaver Creek var det deilig å bo og leve. Det var en enkel sak å få avveksling i hermetikken. Jeg ante ikke hva elva hadde å by på, men svaret kom med det første kast jeg gjorde med slukstanga. Stor og fin grayling som en fort blir lei av i kokt tilstand, men som stekt sammen med bacon er førsteklasses mat.

Vegetasjonen i de mosedekte granskogene var artsfattig. Roser var det overalt og heller ikke her manglet det torner. Det fikk vi smertelig erfare når vi skulle ta oss fram over vindfall og gjennom kratt. Rips var det også en god del av. Utpå sommeren var det rikelig med bær, foruten rips hadde vi litt bringebær, molter og ubegrenset med skinntryte som smakte nesten like godt som våre blåbær (som ikke forekommer i Alaska). En krossvedart, *Viburnum edule*, har også velsmakende bær som minner om tyttebær. Tyttebær blir kalt

«lowbush cranberries», mens *Viburnum edule* går under navn av «highbush cranberries».

Fra vår base skulle fjellene erobres. Et barskogsbelte på ca. 6 km skilte oss fra snaufjellet. Da vi la iveri, regnet vi i vår store optimisme med at vi trengte en time pr. km.! Torvmosebakkene er alt nevnt. La meg også nevne orekrattet, selv om det ikke lar seg gjøre å skildre det med parlamentariske uttrykk. Alaskas dominerende oreart (*Alnus crispa*), er mindre enn vår gråor, men det den ikke har i størrelse, tar den igjen i mengde. I sportsforretninger i Fairbanks hadde jeg med forbauselse lagt merke til noen svære jungelkniver uten å forstå hva de skule brukes til så langt nord. De var myntet på Alaskas «grønne helvete», *Alnus-crispa*-kartet. Når gullgraverne gikk løs på elvebredden, var jungelkniven uunnværlig. Mange steder står krattet som en tett grønn vegg, og da er det ikke annet å gjøre enn å gå utenom.

I fjellsidene består skogen ellers stort sett bare av kvitgran (*Picea glauca*), Alaskas dominerende tre. Furu finnes ikke, men i varme skråninger kan det forekomme lerk (*Larix laricina*). Skoggrensa ligger vanligvis i 8—900 m høyde og dannes av kvitgran. I Norge har vi så å si over alt et bjørkebelte ovenfor barskogen. Dette mangler totalt i Alaska. Her finnes ingen fjellbjørkskog. Der det er god tilgang på fuktighet, kan det forekomme et velutviklet kratt av or og vier, men ofte er det skarp overgang mellom granskog og snaufjell. Mange steder danner en nær slektning av vår dvergbjørk, *Betula glandulosa*, et mer enn mannshøyt og tett kratt. I Alaska Range dekker *Betula glandulosa* kvadratmil etter kvadratmil.

Så snart en når snaufjellet, blir det med ett lettere å gå. Jorddekket er mange steder så tynt at telen går bort hver sommer, særlig på rabbene. White Mts er i virkeligheten de nordligste utløpere av Rocky Mts. De høyeste toppene når opp i vel 5000 fot, men de fleste ryggene er omkring 400 fot.

Jeg sier med hensikt rygger. I vårt land er vi vant til å ha de store flate fjellvidder. Sentral-Alaskas fjell består vesentlig av lange smale og nokså jevnhøye rygger med djupe daler i

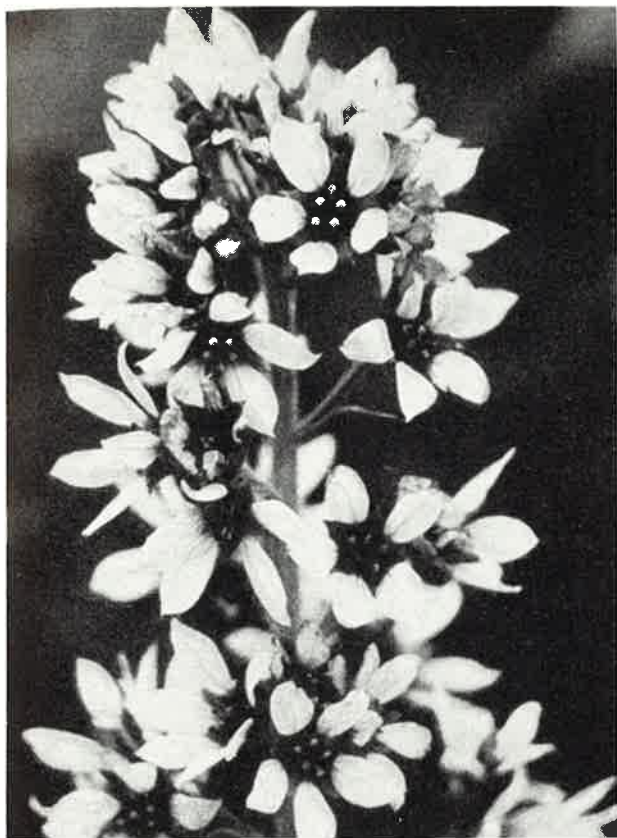


Fig. 4. *Therofofon richardsonii*.

mellom. De er ikke så helt enkelt å komme fra den ene ryggen til den andre for da må en ned i granskogen og orektrattet og all annen elendighet.

Oppe på de høyeste ryggene ser en over alt mektige monolitter på rad og rekke som kjempestabbe steiner (fig. 2). Det er eldgamle forvitningsrester og danner et viktig geologisk bevis for at det her ikke har vært noen nedising.

Mens plantesamfunnene i skogen og lavlandet er preget av den jevne tilgang på fuktighet, blir bildet et helt annet ovenfor

skogsgrensa. Rabbesamfunnene dominerer, særlig gjelder dette kalkområdene. Det er veldige arealer dekket av lapprose, kantlyng og reinrose. Fjellfloraen her er meget artsrik. En hel del av artene er slike som vi kaller sirkumpolare, dvs. de forekommer i alle de nordligste områder rundt polen. Dette gjelder mange av de dominerende arter. For en som kommer fra Skandinavia, er det mye som er kjent og hjemlig. Men til tross for dette, er det enda mere nytt å stifte bekjentskap med. Her er arter som bare finnes i de nordligste deler av Nord-Amerika. Det sibiriske innslaget er også meget sterkt. Under istidene er det sannsynlig at et bredt belte over det nåværende Beringstrete var isfritt land. Over denne landbru kunne planter lett-vint vandre fra Sibir til Alaska og omvendt.

Som rimelig kan være forekommer også mange av de arter som er særpregete for Rocky Mountains. Det mest interessante floraelement er imidlertid det som overlevde istidene på begge sider av Beringstretet og på den antatte, nevnte landbru over Beringstretet, det hypotetiske Beringia. En pleier å kalle det for Beringia-elementet. En del av de artene som hører hit, holder til på begge sider av stretet, både i Alaska og på Anadyr-halvøya. Andre finnes bare på den sibirske siden, mens atter andre bare er i Alaska. Svært mange av disse støter en på i White Mts, særlig på den 40 km lange kalkryggen som har gitt fjellområdet dette navn.

Denne kvite kalkrygg er synlig på lang avstand. Den er ikke høyere enn 4000 fot; men da granskogen her stopper opp på ca. 4—500 m, er det mere snaufjell enn høyden skulle tilsi. Jordlaget er tynt over mesteparten av kalkryggen, og når snøen er gått, blir det nok for liten fuktighet for grana. Vegetasjonen har et steppartat preg over seg med mye tørrgrasheier. Denne kalkryggen er en fantastisk opplevelse. Her er en uendelighet av tårn og spir, av alle størrelser og alle former (fig. 1). Vegetasjonen byr på den ene opplevelsen etter den andre. Flere av de arter jeg støtte på her, var enten meget sjeldne i Alaska eller nye for Alaskas flora. Mange av dem opptrådte i store mengder. Den avbildete *Campanula aurita*, (fig. 3) en eien-

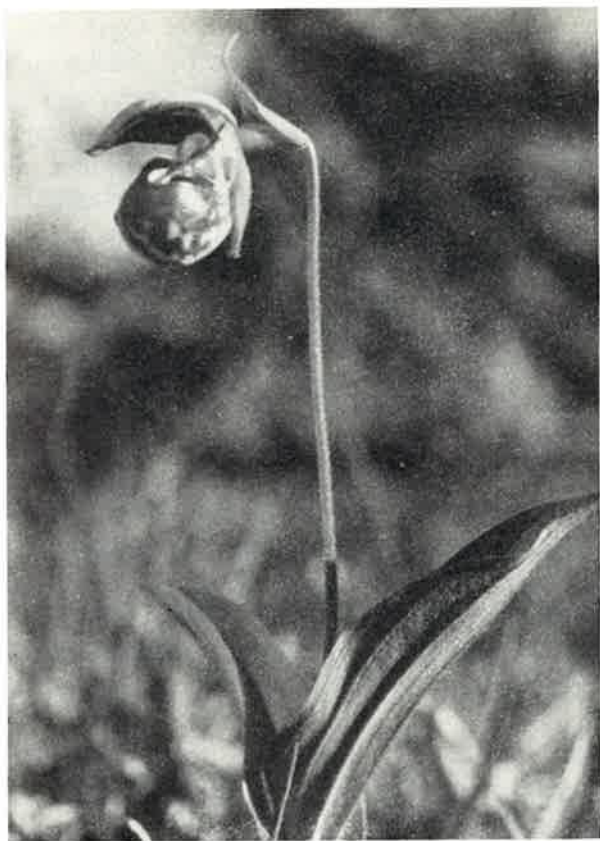


Fig. 5. *Cypripedium guttatum*.

dommelig blåklokke, var meget vanlig. Den er ellers kjent bare fra noen få lokaliteter i Sentral-Alaska og tilstøtende deler av Yukon.

Meget iøynefallende var også den orkideenes mangfoldighet som preget deler av kalkryggen. Særlig gjaldt dette to frueskoarter, *Cypripedium passerinum* og *C. guttatum*. Den siste er avbildet på fig 5.

Langs bekkene og i urene vokste store mengder av en eien-dommelig slektning av *Saxifraga*, *Therofon richardsonii*. (Fig.

4). Plantene var ofte 1/2 m høye og mere. Også denne art tilhører Beringia-elementet og bare kjent fra Alaska og Yukon.

Enhver medalje har sin bakside. Både i 1953 og i 1959 opplevde jeg en varmebølge i White Mts med temperaturer over 30 . Sentral-Alaska har et ekstremt kontinentalklima med kalde vintrer og varme somrer. I Fort Yukon er det målt 38 varme-grader og 60 kuldegrader! Under varmebølgen var det nesten umulig å finne vann oppe i kalkfjellet. Da skulle jeg ha gitt mye for en frisk, norsk fjellbekk.

Den langvarige tørkeperioden i 1953 førte til at vannstanden i Beaver Creek sank så sterkt at den ikke lenger var brukbar som flyplass. Istedet valgte flygeren å lande på ei grusøyr. I 1959 benyttet vi oss også av ei øyr. Alaskas villmarksflygere — the bush pilots — kan kunsten å utnytte terrenget i flygingens tjeneste. Det er disse som gjør det mulig på en så lettvinnt måte å erobre de utforskede deler av dette mektige land.

De to somrene jeg har tilbrakt i Alaska, har for meg vært det store eventyret både når det gjelder forskning og selve opplevelsen av landet. Og nå går jeg bare og drømmer om den tredje —.

The summer — no sweeter was ever;  
The sunshiny woods all athrill;  
The grayling aleap in the river,  
The bighorn asleep on the hill.  
The strong life that never knows harness;  
The wilds where the caribou call;  
The freshness, the freedom, the farness —  
O God! how I'm stuck on it all.

(Robert Service)

# En ferd til Torngat-fjellene i nordre Labrador

*Av*

*Olav Løken.*

Labrador-kysten har vært kjent i lang tid; det er sannsynlig at vikingene seilte langs den for ca. 1000 år siden og i mer moderne tid har fiskere og selfangere gjestet strøkene årvisst. Hele tiden har det vært havet og det som kunne fanges der, som har vært det viktigste. Således har også de vitenskapelige undersøkelser vesentlig vært knyttet til havet. Oceanografi og marin biologi har vært viktigst, og lenge var det bare kyststrøkene som var kjent. Båter var lenge eneste fremkomstmiddel og vitenskapsmenn som Low, Daly, Coleman og andre reiste opp og ned langs kysten. De områder som var kjent var de som kunne sees fra båten, eller som en kunne nå etter en eller to dagers gåing. Resten var lenge «terra incognita».

Det er først etter 2. verdenskrig vitenskapsmenn begynte å trenge innover i landet — bort fra kysten. Geologene ledet an, sporet av de store jernmalforekomstene som var funnet lenger vest i «the Labrador Trough». Helikoptere og små fly med flottører som kunne lande på fjordene og de mange innsjøene fremmet utviklingen. På lignende vis var flyfotografier til stor hjelp i et område hvor kartene var elendige.

Sommeren 1959 hadde jeg den glede å få innvilget min søknad om stønad til å foreta kvartærgeologiske studier i Torngatfjellene — den høyeste og nordligste delen av kysttraktene i Labrador. Arctic Institute of North America bevilget stipen-

diet, og takket være utstrakt hjelp med transporten fra Dr. A. P. Beavan i British Newfoundland Exploration Co, ble ekspedisjonen mulig. Vi var 2 mann, idet Arve Fiskerstrand var med som assistent.

Vår første kontakt med Labrador fikk vi da vi fløy inn til North West River. Det kan her innskytes at navnet Labrador på denne siden av Atlanterhavet har en noe annen mening enn det vanligvis har hjemme i Norge. Navnet Labradorhalvøya brukes ofte for landet mellom St. Lawrence-Gulven, Atlanterhavet og Hudson Bay. I Canada er imidlertid navnet Labrador bare brukt om den delen av provinsen Newfoundland som ligger på det amerikanske fastland — altså bare den østlige delen av «Labrador-halvøya». Resten tilhører provinsen Quebec og er kalt Nouveau-Quebec eller Ungava. Det arbeides nå for å få innarbeidet navnet Labrador-Ungava for det vi i Norge vanligvis kaller Labrador-halvøya.

Men tilbake til North West River. Hospitalet til International Association er den største og mest dominerende bygning i «byen» som med sine hvitmalte småhus og ditto gjerder kan minne litt om et sørlandssted. Rundt landhandelen til Hudson Bay Companiet bor den hvite befolkningen og eskimoene, mens indianerne bor på andre siden av elven; alt i alt ca. 600 mennesker.

Den blandede befolkning er et karakteristisk trekk for Labrador. Indianerne holder til inne i landet, mens eskimoer og hvite bor langs kysten. Eskimoene har kommet nord fra og de hvite syd fra — vesentlig fra Newfoundland, alle tiltrukket av det gode fisket langs kysten. Befolkningen bodde tidligere spredt på mange små steder, levde vesentlig fra hånd til munn, og Hudson Bay Companiet hadde nærmest monopol på handelen. Men i de senere år har Newfoundland Government subsidiert flere tiltak for å fremme fisket og heve levestandarden. Resultatet har vært en stadig sterkere konsentrasjon av befolkningen i få, men større sentra. Samtidig er de nordligste stedene fraflyttet, og der er nå ingen fast bosetting nord for Nain. Tidligere var der små boplasser med fastboende befolkning





*Eskimogutt i Hebron.*

helt nord til Port Burwell på nordspissen av Labrador. Som over alt i nord Canada har også Labrador blitt merket av den kalde krigen. Radaranlegg har blitt satt opp og disse utløperne fra den moderne verden har hatt stor — og ikke alltid heldig — innvirkning på de enkle og til en viss grad primitive samfunn.

Fra North West River fløy vi over de store skogdekte områdene mot nord til de bare og nakne kyststrøkene ved Hopedale. Skogen står tett rundt vestenden av lake Melville og det har vært på tale å anlegge en papir- og tremassefabrikk, men mangel på isfri havn og sein gjenvokster i skogen har foreløpig stoppet disse planene.

30° C er ikke en uvanlig sommertemperatur i North West River, men ganske annerledes er det i Hopedale. I begynnelsen av juli lå der enda snøflekker helt ned til sjøen, og der lå enda litt is på noen av innsjøene. Den kalde Labrador-strømmen like

utenfor, hvor overflatevannet bare er et par grader over 0, får en helt til å glemme at en tross alt ikke er lenger nord enn København.

Vi reiste med båt videre nordover fra Hopedale. Det er svært få fyr langs kysten — bare 2 nordenfor Hopedale og overhodet ingen nordenfor Nain — så vi kunne bare gå om dagen. Nordover til Nain er det mange øyer og skjær langs kysten, og bare under svært ugunstige forhold vil drivisen komme inn og hindre skipsfarten på denne tiden av året. Lenger nord er det derimot flere helt åpne havstykker og i vanskelige isår, med mye pålandsvind, kan isen skape alvorlige vansker for skipsfarten. I 1901 kom således ikke Daly frem til Nachvak før 20. august enda de startet fra Newfoundland i slutten av juni.

Nain er «hovedstaden» i Labrador og nå også det nordligste bosatte stedet; ca. 450 bor der for tiden. Som på de fleste andre stedene er misjonsstasjonen med kirken de største og mest iøynefallende bygningene. De tilhører The Morovian Brethren, som har drevet en utstrakt forkynnelse og lærervirk-somhet blant befolkningen her siden 1752.

Det en kan se av skog langs etter kysten er ikke verdt å nevne, bortsett fra i strøket rundt Nain hvor — etter forholdene — frodig nåleskog vokser i dalsøkkene, og selve «byen» kan skryte av å ha en fin park i granlunden bakom husene. Ved siden av skogens verdi som park, forsyner den også den lokale befolkningen med ved.

Hvor viktig vedproblemet er fikk vi klart for oss i Hebron, et settlement lenger nord som ble fraflyttet sommeren 1959. Der hadde de ingen skog i nærheten og de måtte reise en hel dag for å finne trevirke. Siden de til sommeren skulle flytte inn i ferdige hus lenger sydpå, hadde de den siste vinteren ikke brydd seg om å reise den lange veien. Istedenfor hadde de revet ned 9 hytter og brukt trevirket som brensel. Likeledes hadde de revet «samfunnshuset» og brukt materialene til å lage kasser for å pakke sine eiendeler i.

Syd for Nain rekker kyst-fjellene sjelden mer enn 2—300 m. o. h. og de mange øyer og små-fjorder får en igjen til å

tenke på Sørlandet, selvom landskapet der stort sett er noe lavere. Nord for Nain skifter landskapet karakter, og høye stup-bratte fjell og dype fjorder blir mer alminnelig. Vi har her den mest storslåtte del av kysten. Like nord for Nain ligger Kiglapait-fjellene — prektige fjell som rekker opp til ca. 1200 m.o.h. Det er ikke særlig høyt, men de er imponerende likevel. De kan imidlertid vanskelig måle seg med Kaumajet-fjellene lenger nord. Det smale Mugford Tickle (sund) med sine stup-bratte sider gjorde inntrykk selv på en som føler seg vel hjemme i fjordene på Vestlandet.

I mellom disse forholdsvis små og isolerte fjellpartier ligger lavere land med roligere former. Ved Saglek-fjorden begynner imidlertid Torngat-fjellene — den mest storslagne del av Labrador. Fjellene som når opp til ca. 1800 m.o.h. strekker seg omlag 150 km nordover langs kysten til de gradvis går over i de lavere traktene ved Cape Chidley. Torngat er et eskimonavn som betyr «Heimen til de onde ånder».

Fjellene har vært beskrevet som en rekke «fjellkjeder», men de er ikke annet enn den svært oppskårne og opprevne østkanten av det Nord-Canadiske platå som her er hevet opp høyere enn andre steder. Karakteristisk er den hurtige, men jevne, overgangen til langt rundere og roligere landformer så snart en kommer innover fra kysten.

Øyer, som finnes i massevis ved Nain og Hopedale, er det svært få av her nord og bratte cliffs på opptil 600 m høyde reiser seg stup-bratt fra sjøen. Dype fjorder med bratte sider skjærer seg inn fra kysten og fortsette i brede U-daler vestover mot vannskillet. Saglekfjorden er den lengste, men Nachvak-fjorden er kanskje den mest storslagne. De er henholdsvis ca. 60 og ca. 40 km lange, men de fleste andre er kortere.

Vannskillet er svært forskjøvet, så det ligger uforholdsmessig langt ute mot Atlanterhavs-kysten. Mest utpreget er dette ved Ramah-Koroksoak-vannskillet hvor den elven som renner mot vest er ca. 10 ganger så lang som den som renner mot øst. Lite er kjent om hvordan landhevingen har skjedd, men den har tydeligvis foregått i sprang, for rester av gamle



*Fra Four Peaks området.*

dalgenerasjoner kan sees flere steder langs dalsidene. Det er karakteristisk at disse restene er best bevart i Ramah-distriktet hvor vannskillet er mest forskjøvet, og hvor der således har vært minst «adjustment» etter landhevingen.

Etter å ha ligget inne i Ramah-fjorden et par dager, ble vi hentet av et lite Beaver-fly som skulle ta oss inn til vårt bestemmelsessted; en liten sjø inne i fjellene lenger nord. Dårlig vær seg imidlertid inn fra vest og vi ble tvunget til å velge en alternativ plass for vår hovedleir. Den ble satt opp ved en liten innsjø syd for enden av Ryans Bay, like vest for det prektige Four Peaks-fjellpartiet.

Vi arbeidet ut fra denne leiren i 8 uker til vi ble hentet igjen 12. september. Vi gikk dagsturer fra selve hovedleiren og var ellers ute på 4 fly-camps. I de siste tilfeller tok vi med oss telt og soveposer og ellers så mye mat vi kunne bære. Hvor lenge vi kunne være borte, og hvor langt innover i landet vi rakk, avhang av hvor mye mat vi fikk med oss. All maten brakte vi med oss nordover fra North West River, og vi levde vesentlig på tørre kjeks, havregryn, tørkede grønnsaker og

-poteter pluss kjøtthermetikk. Når en er avhengig av fly-transport og «back-packing», må en «pakke lett»! På dette viset fikk vi dekket et betydelig område rundt hovedleiren og vi fikk samlet en hel del opplysninger om dets kvartærgeologi og morfologi.

Torngat-fjellene ligger innenfor det nordamerikanske grunnfjells-område og gneis, granitt og gneisgranitt er de viktigste bergartene. Kvartsitter, konglomerater og anortositter forekommer i enkelte lokaliteter. Syd for, og omkring, Ramah-fjorden ligger Ramah-sedimentene som er yngre og mindre metamorfosert enn de andre grunnfjellsbergartene i egnen. Disse sedimentene er vesentlig av vulkansk opprinnelse.

Morfologisk sett er glacial-formene helt dominerende i Torngat-fjellene. Dype og lange fjorder, U-formede daler, botnr, moreneanvisninger, skurings-merker etc. taler alle sitt tydelige språk. Når det er helt åpenbart at området hatt betydelige isdekker, er det langt fra klart hvor vidt de høyeste toppene har vært helt dekket av is. Betydelige blokkhav i høyere strøk og skarpe fjell-former langs kysten, har vært tatt som bevis for at isen aldri dekket toppene. Flyttblokker og skuringsmerker er funnet selv på de høyeste toppene og har vært tatt som bevis for det motsatte.

Hva det imidlertid ikke er uenighet om, er en markert soneinndeling ettersom en stiger oppover dalsidene. Nederst ligger et område hvor rundet morenemateriale, velutformede lateralrenner og -terasser og skuringsmerker finnes i store mengder og antall. De høyeste områder er karakterisert av markert blokkhavs-utvikling, ingen morener og ingen skuringsmerker. Inne i mellom disse områdene ligger en sone som også morfologisk inntar en mellomstilling; morenerygger er svært sjeldne og skuringsmerker meget vanskelig å finne. Skillet mellom de ulike sonene er ofte svært tydelig og er funnet i mange lokaliteter. Grenselinjene følges ad og de faller begge mot øst og nord. Det er ikke klarlagt hvilke stadier i glacial-historien de to grenselinjene skriver seg fra. De kaster imidlertid et interessant lys



*Fra Torngat-fjellene.*

på den rolle Hudson Stredet spilte under de to stadier som her er representert.

**Hudson Stredet** har i hele sin lengde minimums dyp på snaue 200 **famner** og er således desidert det lavestliggende dreneringsløp som leder ut fra det som en gang var de sentrale deler av det **nordamerikanske** isdekket. Betød dette at vi her fikk en velding utstrømning av is, eller forårsaket det dype stredet en vid kalvingsbukt? Det at grenselinjene faller mot nord peker på svaret.

Det har vært et **stridsspørsmål** hvorvidt Torngat-fjellene under istiden dannet et eget nedisingsområde med lokal «outflow» av is i alle retninger. Det er sannsynlig at dette var tilfelle på et svært tidlig stadium, men under sluttfasen var derimot **isstrømmen fra vest helt dominerende**. Isen beveget seg da i et nettverk av «outlet-glaciers» **østover** mot Atlanterhavet.

Postglaciale forandringer i **havnivået** er påfallende mange steder langs kysten. **Store terrasseflater og strandhakk** er dannet i mange forskjellige nivåer. Det er i mange tilfeller vanskelig å skille mellom de som er laget av sjøen og tilsynelatende identiske former dannet langs sidene av en dalbre. Dette har forår-

saket mye uenighet om beliggenheten av den marine grense. Den ligger imidlertid på ca. 80 m i de nordligste strøk og stiger mot syd til et maksimum på ca. 150 m ved Hopedale, hvorfra den igjen faller mot syd. Betraktelig mer arbeid bør gjøres i studiet av strandlinjer for å få klarlagt hevingsforholdene og for å korelere de ulike morenetrinn avsatt under isens tilbaketrekking. Studier av strandlinjene i de isdemte sjøene som dannet seg på vestsiden av vannskillet, på et sent stadium i isavsmeltingen vil her være av stor interesse.

Hovedleiren vår lå på samme bredde som Haugesund og Horten, men det var stor forskjell i klima! Vi var imidlertid svært heldige med været og bare 3 dager av de 8 ukene vi lå der var vi helt værfast — ute av stand til å gjøre noe feltarbeid. Dette betyr dog ikke at det var bare solskinn for vi hadde nedbør på 2 av 3 dager. Nysnø falt i fjellene en av de siste dagene i juli, men da vi reiste 12. september hadde vi enda ikke hatt snø på bakken ved hovedleiren (ca. 60 m o.h.). I andre år har det derimot vært observert snøfall helt ned til havet i midten av juli!

Takket være den korte avstanden til havet ble temperaturen aldri svært lav, og til tross for at vi svinget termometeret minst 2 ganger daglig målte vi aldri temperaturer under frysepunktet. Et par dager observerte vi imidlertid is på småpytter. Den høyeste temperaturen vi målte var 19 grader C, ellers var 10—15 grader C vanlig temperatur i juli og første halvdel av august. Til tross for dette barske klimaet er det noen forbausende små breer som ligger i enkelte av botnene.

Som det fremgår av det ovenstående er det ingen skog i Torngat-fjellene — litt or- og bjørkekratt som kan være opptil 1½ m høyt er det nærmeste en kommer. Vegetasjonen minner ellers mye om den vi har i fjellstrøkene hjemme; hvitveis, blåklokker, tettegras, myrull, myrklegg etc. er alminnelig. Blåbær og tyttebær fant vi stedvis, likeledes en og annen multe — et kjærkomment tilskudd til hermetikken.

Labrador er kjent for sine fiskevann og elver, men vi mistet dessverre redskapen før vi fikk noen! Isbjørnene var avgjort

den del av faunaen som opptok oss mest. Fire dager støtte vi på denne uventede gjesten — to av dagene var det en mor med to unger. Vi hadde ikke noe høvelig skytevåpen og det er ikke til å nekte at vi ble litt skremt. Men ettersom tiden gikk fant vi at bjørnene var mere skremt enn vi! Isbjørn er ikke uvanlig langs kysten om vinteren, men vi hadde ikke hørt at de var sett der om sommeren. — Av mer vennlige dyr var der en og annen rein, hare og rev for å nevne de vi så.

Fuglelivet var langt mere begrenset. Noen snøugle-par hadde reder like ved teltene våre, men ved siden av det så vi bare noen sjøfugler, noen få ryer og noen andre småfugler vi ikke kunne indentifisere.

Som en vil se er naturen, klimaet, kvartærgeologien og geologien (men ikke isbjørnene!) i Torngat-fjellene svært likt det vi finner i fjellstrøkene på Vestlandet. Det er således ikke rart at vi som sunnmøringer følte oss ganske hjemme der oppe. Svært lite arbeid er gjort og der er en masse oppgaver å ta fatt på for en kvartærgeolog. Selv er jeg uhyre glad for at jeg fikk anledning til å ta denne turen og i skrivende øyeblikk er jeg på vei nordover til en ny sommer i de samme traktene.

#### *Utvalgte henvisninger.*

Forbes, A. 1938

Northernmost Labrador Mapped from the air. Amer. Geogr. Soc. Spec. Publ.

Ives, J. D. 1958

Glacial Geomorphology of The Torngat Mountains, Northern Labrador. Geogr. Bull. No. 12. Ottawa.

Tanner, V. 1944

Newfoundland-Labrador. Acta Geographica No. 8.



# Et glimt fra zoologiske undersøkelser i Alaska

*Av*  
*Svein Haftorn.*

McKinley, Alaska, juli 1959. Tidlig morgen og klar himmel, men den trange dalen med Igloo Creek ligger ennå soltom. Jeg dypper ansiktet i den kjølige elven og skyller søvnen ut av den morgenstive kroppen. Da jeg igjen retter meg opp, ser jeg rett i den gyldenbrune kroppen til en kjempe av en grizzly-bjørn. Den har funnet seg en grønn flekk i bratthenget over meg og inntar med korte, huggende hodebevegelser sin vegetrianer-frokost uten å bekymre seg om villsau-flokken som har rekket seg i rasmarka noen ti-metere unna. Sauene står alle med hodet mot bjørnen. De betrakter den med åpenlys interesse og oppmerksomhet, men viser ingen frykttegn. Og hva skulle vel sauene engstes for der i rasmarka? De steile grusskliene er sauens rette miljø, der ingen kjøttlysten bjørn kan nå den, dit bare en tåpelig og erfaren ungulv ville forsøke å forfølge den.

Grizzlyen lever overveiende av planteføde. Den tar også den kjøttmaten den kommer over, men bortsett fra laks som den fråtser i seg i oppgangstiden og et og annet jordekorn som den med stor energi og møyne graver ut av jordbakken, blir det gjerne langt imellom kjøttbitene. For bjørnen er slett ikke spesialkonstruert for dyrefangst.

Den gressende grizzlyen gjør seg ferdig på grønnflekken og labber bedagelig videre opp fjellsiden — uten sideblikk til



Rett foran meg gikk det to store grizzly-bjørner og nasket i seg planteføde.

de stirrende sauene — tegner seg et øyeblikk i silhouett mot den blå himmelen og dukker ned bak fjellkammen.

En halvtime senere er jeg igang med dagens undersøkelser. Jeg har lagt opp et 3 ukers program for et studium av Alaska-meisenes ernæringsbiologi. Inngående undersøkelser i Skandinavia har vist at barskogsmeisene i sommerhalvåret er travelt opptatt med hamstring av næring til bruk i den matknappe vintertid. Frø og insekter i titusenvs blir gjemt rundt om i trærne, i barksprekker, under lavflak, mellom barnåler, i greinvinkler o. l. Før vår lille ekspedisjon tok opp spørsmålet, hadde hamstringen aldri vært gjenstand for en systematisk undersøkelse i Alaska. Ja, en visste ikke noe sikkert om meisene i Alaska i det hele tatt hamstret mat.

I granskogen nede i dalbunnen støter jeg på en liten flokk med *Parus hudsonicus*; den ligner svært på vår lappmeis og er den vanligste meisen i Alaska. Jeg retter kikkerten mot den nærmeste i flokken og starter samtidig en stoppeklokke. Meisen napper en grønn larve på en nålekvist og gjemmer den i en

barksprekk på et tørt nedfallstre. Deretter finner den 3 granfrø som alle blir deponert i en greinvinkel, delvis festet med meisens eget klebrige spytt. 42 sekunder er gått og meisen har allerede hamstret 4 næringsobjekter!

Dag etter dag flakker jeg rundt i granskogen og får etter hvert samlet et viktig bevismateriale. Det er ingen tvil mulig lenger: *Parus hudsonicus* hamstrer frø og insekter i stor stil og etter samme retningslinjer som de skandinaviske meiser. Alaskameisene benytter de samme typer gjemmesteder i trærne, og de fordeler sine lagre på utallige gjemmesteder spredt over hele sitt virkefelt i skogen, akkurat som våre meiser. Jeg er bare istand til å oppdag et par ubetydelige, men likevel interessante forskjeller. Mens våre meiser meget sjelden hamstrer mer enn 1 frø på hvert sted, er det ganske vanlig å finne 2—3 frø i gjemmene til *Parus hudsonicus*. Vår toppmeis benytter ofte spytt til feste av frø. Det samme gjør *hudsonicus*, men den har gått et skritt videre. *Hudsonicus* tjorer frøene sine med tauverk! Ikke tau i konvensjonell betydning av ordet, men tau dimensjonert ned til meise-målestokk, hvilket i dette tilfelle vil si hårfine, klebrige frøfnokk! Da jeg første gang oppdaget hamstrete frø fastsurret med frøfnokk, tok jeg det for en ren tilfeldighet. Jeg våget ikke tillegge den vesle meisen en slik høyt spesialisert handling. Men jo mer jeg studerte de små, jo oftere så jeg at de målbevisst samlet inn frøfnokk som granfrøene nærmest automatisk ble viklet inn i når de ble anbrakt på hamstringsstedet.

Det er en selsom opplevelse å rusle i barskogen ved Igloo Creek. Så meget er likt Norge, grantrærne står der og suser hjemlig i vinden, det rasler nervøst i bladverket på en osp, skinntryte og vier gror rikelig på skogbunnen, og meisenes livlige lokketoner låter omtrent som i gamlelandet. Men skulle jeg av og til føle meg hensatt til Bragernesåsen ved Drammen hvor jeg har tilbrakt så mange timer nettopp med meisestudier, så blir jeg brått rykket tilbake til virkeligheten når bjørnens ekskrementer ligger der glinsende ferske foran meg, og nedtråkkete planter vitner om at lenge er det ikke siden skogkongen krysset

min vei. Så tett som vier og løvkratt vokser mellom grantrærne, savner en plutselig de gjennomsiktede og lett oversiktlige norske skoger. Aldri skulle vel bjørnen ha tatt seg en lur bak de nærmeste buskene? En liten trall gjør ofte godt i en slik situasjon. Da vil bjørnen, om den skulle være i nærheten, røpe sin posisjon, og sjansene er gode til å berge seg opp i et tre om nødvendig. Men min skogstrall resulterte aldri i annet enn at meiseundersøkelsene uforstyrret kunne fortsettes.

Det ga en dyp personlig tilfredsstillelse å få fastslått gjennom feltundersøkelser at Alaska-meisene hamstrer næring. I og for seg var dette resultat ingen overraskelse. Jeg ville tvert imot ha blitt meget forbauset om meisene hadde oppført seg annerledes. For i så tilfelle måtte *Parus hudsonicus* ha løst sine vinterproblemer på en annen måte enn våre meiser, og det er sannelig ikke lett å tenke seg hvordan.

# En pionérinnsats som ikke førte frem

Av

*Kaare Skevik.*

*I 1895 hadde Richard With alle planer klar for en turistreise til Spitsbergen. I tre sommere trafikkerte «Lofoten» Ishavet, men konkurranse fra større rederier drepte et aktverdig tiltak.*

En dag på forsommeren 1896 arbeidet en liten lastebåt seg nordover langs kysten av Vest-Spitsbergen. Det var heller smått med skipsfart i Nordishavet den gang, særlig så tidlig på året, og andre fartøyer hadde ikke vært å se under overfarten fra Norge.

I høyde med Kap Linné kom imidlertid en skute fra sydgående. Det var Andrées ekspedisjonsskip «Virgo» på hjemtur etter å ha losset utstyr på Danskeøya, hvor den dristige svenske ingeniøren holdt på med forberedelsene til sin ballongflukt over Polhavet med «Ørnen».

Lastebåten la snart om kursen og gikk inn Isfjorden. Ved Vestpynten bøyde den av, og mot kveld gikk ankrene til bunns på Advent Bay, i ly av det neset hvor Store Norske i dag har sitt lagrings- og utskipningsanlegg.

Båten var Vesterålskes «Raftsund», og lasten besto av bygningmaterialer til et nytt turisthotell rederiet hadde bestemt seg for å reise på Spitsbergen.

Med båten fulgte rederiets kontorsjef og daglige leder, senere administrerende direktør *Richard With*, initiativtageren til hotellprosjektet og mannen bak det vågsomme skritt hans selskap nå hadde tatt ved å gå til opprettelse av en sommerrute til den lite kjente øya oppe i Ishavet.



«Lofoten» på Svalbard.

Direktør With hadde lyst til å studere de lokale forhold i Advent Bay, og fulgte derfor første båt nordover. Av andre passasjerer kan nevnes den britiske vitenskapsmann, senere professor ved Cambridge, Sir Martin Conway, hvis navn for alltid er knyttet til øygruppen ved det dalføre som bærer hans navn.

Britten hadde lenge syslet med planer om en ekspedisjon til det indre av øygruppen, og «Raftsund»s tur passet ham utmerket. Det var ellers et stort apparat den gang å få chartret en skute for en langtur nordover.

Denne begivenhet inntraff 17. juni, på dagen 300 år etter at nederlenderen Willem Barents hadde gjenoppdaget Spitsbergen.

Når Richard With et års tid hadde arbeidet ivrig med planer for en turistrute til Spitsbergen, hvor gjestene kunne ta inn på rederiets hotell hadde nok dette flere årsaker.

Gjennom en årrekke som kaptein på kysten, hadde han ofte måtte ta seg av og fungere som guide for turister, som la turen nordover sommer tid. På et tidlig tidspunkt hadde han fått øynene opp for de store muligheter som lå i den storslåtte nordnorske natur, og han hadde nok også bitt seg merke i at for hvert år kom flere og flere utenlandske flytende hoteller nordover. Bennett og Cook drev en intens reklame for sine ruteopplegg, og tyske rederier hadde forlenget forstått å utnytte

turistmessig den draging nordens lyse sommer alltid har hatt på folk fra sørligere breddegrader.

Richard With ville være med i leken, og hos ham var det ikke så langt fra tanke til handling.

I årene fra 1893 og utover samlet de nordligere polarområdene verdens oppmerksomhet om seg. Fridtjof Nansens «Fram»-ferd var omfattet med stor interesse, og stadig kom det spørsmål i pressen om hvordan denne ekspedisjonen ville komme til å ende. I 1895 ble Andrées planer om å erobre Nordpolen fra luften kjent, og skapte ytterligere blest og diskusjon om alt som knyttet seg til Ishavet.

Richard With så ganske sikkert betydningen av å utnytte den voksende interesse for arktis i turistreklamens tjeneste, og kunne høsten 1895 legge frem for direksjonen en fullstendig plan for en sommerrute til Spitsbergen. Denne ble godtatt, dog med det forbehold at et minimumsantall passasjerer tegnet seg til første tur.

Hurtigrutens endepunkt var den gang Hammerfest på nord, og Withs ruteopplegg gikk ut på en ukentlig avseiling herfra til Advent Bay i korrespondanse med hurtigruten. 8. juli 1896 kunne så «Lofoten» legge kursen nordover, som første båt i turistfart på Spitsbergen med 15 passasjerer ombord. Det var videnskapsmenn, kunstmalere og utenlandske pengefolk, og felles for dem alle var trangen til å stifte bekjentskap med arktiske forhold, nå når dette kunne skje på en komfortabel måte, ombord i en båt hvor det ble lagt stor vekt på passasjerenes trivsel.

Tre uker hadde bygningsarbeiderne i Advent Bay hatt til rådighet, og klart oppgaven. Hotellet sto ferdig med peisestue, solveranda og 30 sengeplasser da «Lofoten» 10. juli ankom.

Turistturene nordover gikk ut august, og bidro sikkert til å gjøre Spitsbergen kjent ute i verden. Noen økonomisk suksess ble imidlertid ikke ruten, og det var heller ikke å vente. Selv i dag ville et rederi ha behøvd temmelig lang tid for å innarbeide en slik rute utenfor alfarvei.

Direksjonen bestemte at Spitsbergenruten også skulle fort-



*Turisthotellet i Adventfjorden 1896*

sette sommeren 1897, og håpet nu på større oppslutning. I august 1896 hendte nemlig noe som snart var kjent over hele verden, og som knyttet Norges navn til arktis. En natt kom en lang, hengslet mann i land på Skjervøy, og sjokkerte en telegrafistinne ved å forlange å få sendt et iltelegram til Kong Oscar II. Det var Fritjof Nansen som endelig lot høre fra seg etter tre års drift over Polhavet med «Fram». Slikt noe var stoff for verdenspressen, og Vesterålske så sikkert en god reklame for arktis og sin sommerrute i all viraken omkring denne historiske ferden.

Med «Fram» kom også Otto Sverdrup hjem, og da «Lofoten» gikk nordover på sin første tur 1897 ble passasjerene hilst velkommen av denne berømte, trauste sjemann som rederiet med sans for propaganda hadde ansatt som kaptein for sesongen. En berømthet trekker alltid, og å ha en mann som Sverdrup på broen i tåke og isbelter langs kysten av Svalbard, den gang navigasjonen helt og holdent var avhengig av evnen til å bedømme situasjonen uten hjelp av ekkolodd, radar og andre hjelpemidler, gav sikkerhet. Passasjerene følte seg trygge, for de visste at Sverdrup hadde lært seilas i arktiske strøk, og lært det grundig de år han lå ute med «Fram».



Denne sommer viste det seg med all tydelighet at interessen for polarområdene var økt i betraktelig grad, også hos internasjonale turister, men det lot til at flesteparten av utlendingene foretrakk å benytte seg av de større flytende hotellene som avgikk direkte fra kontinentet, fremfor å følge hurtigruten til Hammerfest og der gå over i Spitsbergenbåten.

Fremmede rederier benyttet seg ganske sikkert av de erfaringer Vesterålske hadde høstet året før, og det var ikke bare hyggelig for «Lofoten»s besetning å ha en stor utenlandsk turistdamper i kjølvannet på første turen over Ishavet. Men det nord-norske rederiet kunne også notere økning i antall passasjerer, om ikke i den grad som forutsatt.

Spitsbergenruten var året i forveien blitt ganske godt innarbeidet. Rederiet hadde lært en god del om internasjonal turisme, og kunne sommeren 1897 overraske sine gjester med mange små finesser. En av disse var den avis som ble gitt ut i forbindelse med turistruten. «Spitsbergen Gazette» ble redigert fra hotellet i Advent Bay og trykt og utgitt i Hammerfest. Det var vel under slike eiendommelige redaksjonsforhold ikke så liketil å være dagsaktuell, men til gjengjeld tok «Gazetten» seg grundig av lokale ting omkring turistenes opphold på Spitsbergen. Avisen gjorde krav på å være verdens nordligste i sitt slag, og så vidt vites har ingen forsøkt å gjøre den rangen stridig.

Med første tur fulgte også denne gang Sir Martin Conway. Han hadde under utfarter året før oppdaget de store muligheter Spitsbergen gav for forskere, og hadde nå tatt med seg en kollega. Av andre videnskapsmenn bør nevnes den svenske botaniker Ekstam og franskmannen Henry Vieillard. Den siste var også luftskipper, og hans interesse for arktis knyttet seg helt og holdent til hva som disse dager foregikk på Danskeøya. Franskmannen hadde bare en tanke i hodet, og den snakket han om på hele overfarten, nemlig å få treffe Andrée.

Noen kvinner hadde også funnet å følge «Lofoten» nordover, og disse ble omtalt svært grundig i «Spitsbergen Gazette».

Etter et kort opphold i Advent Bay gikk båten videre nordover, med Danskeøya som mål, og kom dit 11. juli, mens



*Tittelbode på Spitsbergen Gazette.*

Andrée, Strindberg og Fränkel var opptatt med de siste forbedringer for ballongflukten. Andrée spiste middag ombord i «Lofoten» og han og Sverdrup hadde en inngående diskusjon om vindforhold og været i arktis.

«Ørnen» lettet dagen etter, og besetning og passasjerer på «Lofoten» var altså de siste som så ekspedisjonsdeltagere i live. Ballongmannskapetets skjebne forble som kjent en hemmelighet i over 30 år, inntil en av Norsk Svalbard- og Ishavsundersøkelses ekspedisjoner fant restene etter Andréeferden på Kvitøya.

Flere av «Lofoten»s passasjerer beskrev møtet med Andrée i sine hjemlands aviser, hvor også Vesterålske ble omtalt for sin ekspansjon i arktis, men tallet på passasjerer steg ikke i nevneverdig grad, tross opparbeidet good will og reklame. På de øvrige fem turer denne sommer ble notert en liten økning, men ikke nevneverdig større enn tidligere.

Men å oppgi ruten nordover hadde ikke rederiets ledelse særlig lyst til, og det ble fattet beslutning om å prøve den nok en sommer.

«Lofoten» trafikerte derfor Ishavet også 1898 i månedene juli/ august. Det var tydelig at det arbeide Vesterålske hadde ofret på Spitsbergenruten hadde gjort polarøya kjent, men det så ut til at fordelene vesentlig kom utenlandske rederier til gode. Den lille økning i antall reisende som Vesterålske fikk var ikke

tilstrekkelig til å sikre en regningssvarende sommerrute, og rederiet fant å måtte si stopp.

Fasitten av Spitsbergenruten var tross grundig ruteopplegg, god reklame og et etter de lokale forhold utmerket hotell i Advent Bay blitt en skuffelse, men dette forringer ikke turistrutens betydning. Takket være Vesterålskes tiltak ble det i de tre år ruten ble opprettholdt utført adskillig forskerarbeide i Isfjordområdet, noe som skyldes at videnskapsmenn fikk anledning til å stoppe en tid i Advent Bay, hvor rederiet hadde to båter til disposisjon for ekspedisjoner som ønsket å komme ut. Videre bevirket ruten at utlandet fikk den oppfatning at Spitsbergen var en del av Norge, selv om det skulle ta innpå 25 år før dette var et faktum.

Sommerruten til Spitsbergen i slutten av århundredet bør i dag betraktes med all mulig respekt av dagens reiselivsmenn, og Richard With har krav på den største anerkjennelse for sin innsats innen turismen på et så tidlig tidspunkt.

Reiselivet var i 1890-årene bare i begynnelsen, og det skulle en god porsjon mot til for et forholdsvis lite nord-norsk rederi å sette igang en rute til et så ukjent strøk som Spitsbergen, når strømmen den gang som nå gikk i retning av Middelhav og varmere klima. At suksessen uteble må bl. a. skarp konkurranse fra større rederier ta skylden for. Selv i dag opprettholdes ruter på Spitsbergen takket være utenlandske turister, og selv med vårt hektiske reiseliv er turismen på Ishavet neppe noen stor forretning. At den ikke kunne bli det for 65 år tilbake er derfor ganske rimelig.

Noen utsnitt av M. Stavnitshers bok —

## Russerne på Spitsbergen

*Oversatt fra russisk av Bjarne Thorsen.*

Saxo Grammaticus forteller om landene lengst mot nord. — Til kongen (Gorm) kom islendingen Torkild, som hadde gjort flere reiser til det fjerne nord. Han fortalte kongen om sine ferder til Bjarmeland og om sin siste seilas til nord for Skandinavien. Torkild hadde spurt den stedlige befolkning i Finnmarken hva han ville treffe på lenger mot nord. De svarte at hvis man reiste mot nord fra Finnmarken ville man komme til et land hvor det manglet enhver form for planteliv og hvor det hersket fullstendig mørke. For å nå til dette land måtte man ro uten stopp i fire dager. Kongen sendte Torkild for å utforske landet. Torkild reiste mot nord fra Finnmarken og kom til landet hvor det var evig natt, hvor det ikke var veksling mellom mørke og lys, hvor øynene nesten ikke kunne trenge gjennom disen. Torkild skjelnet mellom alle disse berg av utrolige overdrivelser.

I «Breve Chronicum» som stammer fra det 12. århundre er nevnt følgende hendelse. — Skip på reise fra Island til Norge ble av storm drevet ut av kurs mellom Grønland og Bjarmeland og traff på et snedekket land. Her bodde mennesker av kjempestørrelse, det var amasonenes land. Grønland var atskilt fra dette land bare ved isfjell.

Hvis man ser bort fra kjempene og amasonene som omtales i skriftet, synes det klart at landet som omtales i denne eldgamle saga om reisen til den eventyrlige rike Odd i Risaland, er Spitsbergen. Det er også av interesse at dette er den første antydning av at landet ikke er landfast med Grønland.

---

På disse fjerne steder gjør den tunge luften at fangstfolkene sykner hen og dør av den. For å sikre seg mot denne sykdom tar de med seg multer og friske kongler. Under fjellene på slike steder hvor fuglene bygger reder, vokser gress som heter salat (cochleare). Dette gresset hjelper overvintrerne mot sykdommen og de samler slikt gress for vinteren. Denne «salaten» interesserte Handelskammeret slik at de ba om opplysninger om hvordan den ble brukt. Kornilov svarte med en kulinarisk resept på «salaten», som var grumantlanernes viktigste middel mot skjærbuken. — Om sommeren dampkokes frisk salat på ovnen. Vannet drikkes lunkent. Det blir også brukt som suppe, istedenfor kålsuppe, sammen med kjøtt eller fisk.

Handelskammeret samlet alle opplysninger om salatgresset som ble brukt mot skjærbuk, og Videnskapsakademiet fremla de i et skrift.

---

Slutten av boken handler om det moderne Svalbard og gruve-driften. Beskrivelsen er sterkt farget som det seg hør og bør en sovjetisk arbeider. Vi skal gjengi en smakebit.

I begynnelsen av juni reiste vi på gjenvissitt til nordmennene i Longyearbyen. Gruben til Store Norske Spitsbergen Kulkomp. ligger som svalereder midt i den bratte fjellside. I den ene fjellskråning er det såvidt synlig for det bare øye en gjenmuret grubeåpning. Her skjedde det for mange år siden en stor tragedie. På jakten etter profitt satte selskapet til side de enkleste sikringstiltak og en kullstøvekspløsjon drepte 26 mann. Gruben kom i brann og måtte stenges, en ny grube ble åpnet i fjellsiden tvers over.

En heis tok oss opp hit, og overingeniør Ross viste rundt. Vi la merke til hvordan de støttet opp taket i de norske grubene.

På lavere terrasser lengre nede i dalen ligger flere rekker med hus med forskjellig farve. I midten av byen ligger den hvite kirken med rødt tak. Lenger nede er messen og en liten butikk med forbruksvarer. Nærmere bukten ligger sysselmannens (guvernøren for Svalbard) lille hvite, bordkledde hus. Slik er Longyearbyen hvor 500 norske grubearbeidere lever. I trange, lave rom er køyer i to etasjer som på et skip. I polarnatten når vinden kaster seg ned gjennom dalen hylar det i bardunene og husene rister. Gruben — messen — kirken. I denne sirkel tilbringer folkene årene.

I Longyearbyen hører man aldri musikk. Av og til tar en mann frem et munnsspill og spiller en sørgelig melodi. I fritiden sitter grubearbeiderne og pusler med noen småting for å slå ihjel tiden. Biblioteket har nesten ikke vært fornyet på flere år.

Presten har monopol på kulturarbeidet. I hans hender er også kinoen, og grubearbeiderne vet at før kinoforestillingen holder presten sin vanlige tale. I messen henger en plakate. Den forestiller de tre vise menn som tilber den nyfødte Jesus. Her er det tegnet et brød, noen saktmodige lam og jomfru Maria med spebarnet i armene. I bakgrunnen ser man ikke et palestinalandskap, men fjellene i Adventdalen og grubeåpningene. Ut av disse kommer halvsultne grubearbeidere med lamper og hakker og tilber Jesusbarnet. På denne måten moderniserer pastoren myten om vismennenes tilbedelse.

Over plakaten står ordspråket — Streben etter rikdom utmatt kroppen og bekymring om rikdom jager bort søvnen.

Hvorfor skrev pastoren dette? Sikkert for å trøste de som arbeidet i mange og lange år, når de får se hvor ubetydelig liten sluttsummen i regnskapsboken er, etterat det er trukket for kost og losji, arbeidsklær og varer.

---

Vi var glade fordi vi følte oss som en uadskillelig del av sosialismens store land, hvor livet er fritt og lykkelig.

## Flagget fires i Myggbukta

Da Johan Olsens fangstekspedisjon seilte over til Nordøst-Grønland sommeren 1922 hadde direktør Krogness med sitt våkne blikk for norske interesser i polaregnene, skaffet ekspedisjonen radio og meteorologisk utstyr for sending av værobservasjoner. Stasjonen ble lagt i bunnen av Mackenzie-bukta, hvor forholdene lå vel tilrette, såvel fangstmessig som meteorologisk. Den fikk navnet Myggbukta grunnet iltre myggesvermer i en kort, hektisk sommertid.

Sommeren 1923 kom med grønlandsisen på sitt verste. Johan Olsen-ekspedisjonen som skulle hjem, forsvant sporløst med sin skute «Annie», og avløsningsekspedisjonen nådde ikke inn. Myggbukta ble ført tatt opp igjen i 1926, også denne gang etter initiativ av Krogness. I 1930 ble Myggbukta overtatt av A/S Arktisk Næringsdrift, som var laget i Svalbardkontorets regi. Det ble bygget nye hus med en moderne kortbølgesender, alt sammen forært av konsul Lars Christensen, Sandefjord. Den nye stasjonen var opprinnelig tenkt for Bouvet-øya, men havnet i Myggbukta. Fra sommeren 1932 ble det fastlønnet telegrafist og værobservatør i Myggbukta. Hittil var den meteorologiske tjeneste blitt betalt med et fast beløp pr. avsendt met.

Sommeren 1940 ble Myggbukta met.- og radiostasjon nedlagt av krigshensyn — kanskje noe unødvendig.



*Flagget fires i Myggbukta 22. aug. 1959.*

Foto T. Toikildsen



Først sommeren 1946 kom den gamle vær-stasjon igang igjen og fra sommeren 1947 bevilget staten lønn til to faste telegrafister og vær-observatører. Tjenesten, som tidligere hadde stillet store krav til den ene mann, ble fra nå av rimeligere.

I 1959 ble stasjonen nedlagt for godt. Det norske meteorologiske institutt fant ikke å kunne foreslå Myggbukta opprettholdt lenger. Den første telegraferende værstation på Grønland, en stasjon med gode norske ishavstradisjoner og med noe av eventyrets glans over seg, ble fjernet med et pennestrøk. Myggbukta hadde vel ikke samme betydning lenger, som da den var eneste værstation i Nordøst-Grønland. Men stasjonen fylte fremdeles ut et stort gap mellom de to nærmestliggende dansk-internasjonale værstationer, den dekket et kystområde hvor stormer feide ut, stormer som ikke kunne observeres på de andre stasjoner.

Det er vel formastelig av en ulærd ishavskar å uttale noen formening om Myggbuktas berettigelse som værobservasjonsstation, men allikevel — —

Gamle Norge stikker skallen helt opp i det arktiske område. En stor del av vår kystbefolkning har sognet til ishavet, og har fra gammelt av hentet sin livnæring her. Ishavet betydde mer for Norge enn for noe annet land. Hvorfor skal vi være på vikende front? Myggbukta var noe mer enn en værstation, den var en skanse, en utpost av største betydning for Ishavs-Norge.

Var det nødvendig med dette tilbaketog?

S. R.

Noen utsnitt fra dagboka —

## Friluftsliv i Myggbukta

Av

Sverre Røstad.

30. september 1936. Sol og finvær, ikke en sky på himmelen. Ute på Kjyven gikk det masser av moskus og beitet. I den klinkende klare høstlufta hildret det opp svarte steiner som ikke hadde vært der før. De vekslet i størrelse og flyttet på seg, ingen tvil om at det var moskus. Vi hadde i lengre tid levd på kobbe-kjøttkaker og bjørnebiff, nå skulle det smake med litt forandring i kosten. En saftig moskusbiff —, bedre mat får man ikke.

Vi dro avgårde fire mann. Framnes, gammel grønlands-veteran, rolig, besindig — hard som stål, brødrene Edward og Charles Bird — britiske ornitologer som hadde slått lag med oss for å lære polarlivet å kjenne, og meg sjøl. Ikke minst viktig var våre to gode moskushunder, Sniken og Stratus. De kjente moskusen med alle dens luner og påfunn fra utallige jakter. Når vi hadde dem med ble det aldri noe tull. Sniken og Stratus var veteraner fra den aller første tid da gutta bare hadde en hund hver, og de hadde slitt mange harde vintre i selen. Nå levde de som pensjonister og selskapshunder i Myggbukta og fikk gjøre omtrent som de ville. Sniken var en liten gulbrun muskelbunt av sterkt blandet herkomst, men forsto alt man sa til den. Nå var den noe stiv og giktisk; men nevnte man moskusjakt, glemte Sniken alle sine plager. Stratus var også et produkt av mange faktorer, men liknet mest på en svart setter. Den var også jaktgal og fulgte Sniken i tykt og tynt.

*Sverre Røstad.*



Tre fine okser gikk for seg nede på stranden. Det passet akkurat for oss, det gjaldt bare at de ikke stakk av og blandet seg med en av de store flokkene oppe på sletta. Sniken ordnet opp med det. Men oksene var spreke og ville ikke la seg by hva som helst, de var som tre kruttønner. De gjorde rasende utfall og stormet etter hundene så sand og stein sprutet. Flere ganger var det på hekta med Sniken. En gang stormet oxsen avgårde over 100 meter før den snudde. Sniken sprang for harde livet, det gikk så fort at ørene og halen liksom ikke fulgte ordentlig med, men lå rett ut bakover. Oksen hakk i hæl. Det gikk for fort til at oxsen kunne få brukt hornene, men den rakk tilslutt borti Sniken med snuten og vippet til. Hunden gjorde to saltomortaler, men kom ned i god behold.

Nå var vi heldigvis på skuddhold og oxsen falt for en velrettet kule. Litt etter lå også de andre to oksene over ende. Flåingen gikk raskt unna og vi hadde ikke mange meterne å bære kjøttet ned til motorbåten. Hjemturen tok tid for vi var søkklasta og lå i til over ishuden. Det var også kvass skjellis



*Sniken på utkik.*

mange steder og vi måtte skiftes om å ligge i bauen for å trø ned isen. Haug, telegrafisten, hadde kaffe og brødsriver på bordet da vi kom hjem, og det smakte. Så slang vi oss på køyene, fikk snadda frem og tilslutt ble det litt dagbok.

*2. oktober, fredag.* Hele formiddagen satt vi og smidde felle-låser; men etter middagen tok jeg grønnbåten og rodde utpå for å se etter snadd. Bukta er åpen og isfri — på nær noen små strimler. Polarbaksen har nok gjort svenske av seg i høst, ser det ut til. I går gikk det tung havdønning inn, og vi så oss ikke råd til å komme utpå med båt. I dag var det bare litt drag i stranden. Jeg hadde ikke rodd mange takene før to snaddhoder kikket opp et stykke unna. jeg fikk slengt avgårde to skudd, men bommet til min store ergrelse. Den gamle muskedunderen min har sine nykker. Men så fikk jeg se noe, som fikk meg til å sperre øynene opp. En halv kilometer lengre ut kokte sjøen, kvite skumsprøyten sto høyt opp. Det må være narhval, stakk det meg. Dette må jeg se nærmere på. Jeg rodde utover så fort jeg kunne. Flere flokker med narhval drev og lekte seg i vannflaten.

De boltret seg rundt hverandre som akrobater, og av og til stakk det lange rekker med gardstaurer opp av vannet. Det var de underlige over to meter lange nesespydene som narhvalhannene har. Sannsynligvis var det parringslek jeg så.

Jeg kom på en flokk som ikke var med i alt oppstyret. De lå med de brede, marmorerte ryggene i vannflaten og dormet i solskinnnet. Jeg rodde inn på ca. 10 meters hold og grep kanonen for å gi den nærmeste en fulltreffer. Men de ni slaskene som jeg trodde lå og tok seg en lur, hadde holdt øye med meg. Plutselig var det liv i dem og de kom stimende rett mot båten. Jeg vil ikke nekte for at jeg ble het om ørene, for noe slikt hadde jeg ikke vært ute for. Jeg slapp børsa, grep årene og rodde mot land alt jeg orket. Men det nyttet lite. En stor dævel kom opp under båten, som ble løftet opp og velte over med ripa helt nede i vannflaten. Gaulet jeg satte i skremte antagelig hvalen, for et voldsomt slag med spolen satte båten ende opp ned — hadde jeg følelsen av. Jeg trodde min siste time var kommet og klamret meg fast av alle krefter. Børsa berget jeg heldigvis, for jeg hadde fått ene foten gjennom geværreima og nå var det bare å renne vannet ut av løpet. Jeg brente av et skudd midt i planeten på det nærmeste udyret, men det generte den ikke noe større, så bare ut som det gjorde den mer nysgjerrig. Nå kom det hvaler stimende til fra alle kanter. De omringet båten i tette skarer, og jeg ventet hvert øyeblikk å se et av de uhyggelige spydene inn gjennom båtsiden. Men dyra var helt rolige. Flere ganger fikk jeg ikke årene i sjøen, jeg bare skrapte bortover hvalrygger. De syntes til og med å like det, det lindret vel kløa fra hvallusa.

Dyrene fugte meg helt inn på langgrunna innerst i bukta. De ensat ingenting og flere av dem rente seg på grunn. Nå ble det panikk og en masse ville mageplask for å komme seg løs igjen. Skumsprøyten sto over hele bukta.

Nå var omsider gutta hjemme på stasjonen blitt oppmerksom på oppstyret og Framnes og begge Bird'ene kom utover i motorbåten. Jeg var ikke sen om å jumpe over i en sikrere farkost. Nå begynte en vill jakt, men hvalene var oppskremt og skjøt



*Jeg trodde min siste time var kommet og klamret meg fast av alle krefter.*

som piler gjennom vannet utover mot dypet, hvor de forsvant. Nei, skal det bli narhval får vi nok lage oss harpun med flottør.

4. oktober, søndag. Harpunen er ferdig, men fy f— for et knog. Et gammelt avbrukket stemjern og en strekfisk, som jeg hadde knabbet fra telegrafisten, var det jeg hadde å lage av. Vi hadde esse og fornødent smevertøy, så det sto ikke på det. Stemjernet ble smidd til harpunspiss og en avsaget ende av strekfisken ble hamret ut til en konisk holk. En gammel dory-åre ble til skaft og med 150 favner håkjerringline og et tomt bensinfat til flottør var redskapen ferdig.

5. oktober, mandag. Vi har et merkelig mildt høstvær. I dag er det 7 varmegrader i skyggen, blikkstilte og helt klar himmel. Ute på tunet tripper det 5 stær omkring og synes å like seg. Britene skjøt en av dem og den står nå utstoppet på British Museum i London. Her er også masser av falk, av og til sitter det tett av dem på radioantennen. Da plaffer vi ned så mange som mulig, for falken er stygg til å ødelegge rev som ligger i fellene.

7. oktober, onsdag. I går ble det stort blodbad. Vi hørte blåsten av narhval over hele bukta og var ikke sene om å komme oss utpå. Framnes kjørte motorbåten, jeg sto ferdig med harpunen og Edward hadde lina og flottøren klar. Til å begynne med var det vanskelig å komme på hold, hvalene var merkelig sky. Men tilslutt lyktes det, vi kom to svære rusker på 4—5 meters hold. Jeg valgte ut den minste av dem og slynget harpunen avgårde av all min kraft. Det ble fulltreffer og jeg brølte fast fisk. Udyret satte avgårde som et oljet lyn, og tønna skrenset bortover vannfaten så spruten sto. Lengre ut bar det på dypet med hele greia. En stund etter kom tønna opp igjen, vi fikk tak i lina og bela i jomfrua, men da vi begynte å hive forsiktig inn, var hvalen frisknet til igjen. Den stormet avgårde på ny og jeg måtte gi ut igjen all lina, men vi slapp ikke taket helt og litt etter litt ble den tammere. Snart hadde vi den på siden og fikk gitt den dødsstøtet. Så var det å buksere hvalen inn til land og det gikk fint. To ganger til dro vi ut og fikk en narhval hver



*Narhvalfangst i Myggbukta.*

gang. Det var alltid spennende. En gang holdt båten vår på å bli trukket under av hvalen som gikk ned på dypet. Jeg sto med øksa ferdig for å kappe lina, men det klarte seg hårfint. — Vi skar med oss en bit mattaq (narhvalhud) hjem til aftens, for å ha noe ekstra å gumle på. Mattaq er en utsøkt delikatesse og spises rå. Smaken minner kanskje mest om valnøtt og med god grønlandsk heimkok som aperitif, går det med store masser.

— Det får bli med disse små episoder fra dagliglivet i Myggbukta. Jeg reiste ikke til Grønland for å bli forfatter. Skrivninga får andre besøge. Jeg reiste for å leve et fritt jegerliv i verdens fineste villmarker. Det var gode og dårlige viltår, men slo det først ordentlig til, sang reven kåt og gal i månelyse netter på hver en haug. Da tok vi gode fangster. Skinnene var nok av forskjellig kvalitet, som alltid når det gjelder viltfangete skinn; men det var alltid endel absolutte toppskinn av en så lekker kvalitet at en alminnelig revefarmer måtte revne av misunnelse. I slike år ble det også bra med gryn i pungen, når vi kom hjem.

Vi følte oss hjemme her borte. Jeg blir så inderlig harm, når jeg hører at Myggbukta er nedlagt og norsk fangstvirksomhet umuliggjort på Nordøst-Grønland.

Atter et stykke av vårt ishavsrrike gått tapt.



En særpreget norsk og kanadisk næringsveg

## Selfangsten ved Newfoundland og Labrador

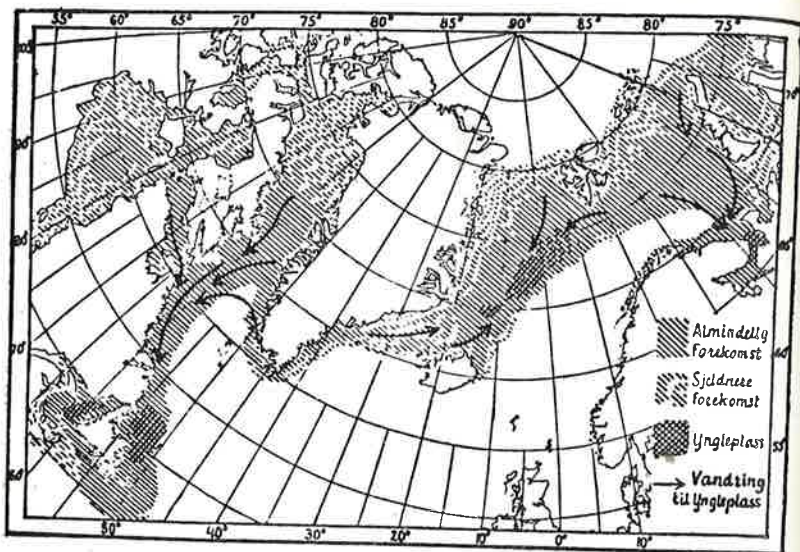
*Av*

*Harald Odd Haram.*

Det rår en egen fortettet spenning i selfangernes hovedkvarter dagene før fangstflåten legger ut. Fangstlivet smaker av eventyr og det kommer ennå folk som er villige til å ofre liv og lemmer for en god skilling. Nå er ikke fangstlivet lenger så hasardiøst som det engang var, men det hender fremdeles at ishavsskuter forsvinner sporløst eller males til pinneved i skruisens ubarmhjertige grep.

Det er således ikke uten grunn, når stemningen er amper og påstander og ville gjetninger krydrer samtalen i hovedkvarterene, det være seg i Ålesund, Tromsø, St. Johns eller Halifax. Canada har som Norge gamle tradisjoner når det gjelder ishavsfangst. I begge land er den konsentrert til bestemte byer og distrikter; i Norge er det i første rekke Tromsø og Ålesund som dominerer, i Canada St. Johns og Halifax.

Allerede i vikingtida var veiding av sel og bjørn en betydelig næringsveg. Den dag i dag er selen kanskje den viktigste faktor i de kanadiske eskimoers husholdning. Men det er først og fremst som kommersiell artikkel at grønlandsselen og klappmynsen er etterstrebt i dag. Særlig er det klappmysens unge, med det lekke, skinnende blåskjær i pelsen (blueback), og grønlandsselens kritkviteunge som gir verdifullt pelsverk. Huden av en voksen sel og spekket, som det dampes fin olje av, er også god handelsvare.



*Grønlandsselens forekomst og yngleplasser.*

For vurderingen av selfangsten i sin alminnelighet er det viktig å holde for øyet et bestemt trekk i selens vaner. Det er den årvisse vandringen fra nordligere farvann til sørligere breddegrader. Allerede i mars måned samler selen seg på yngleplassene i Kvitsjøen og i Austhavet, i Vestisen og på Newfoundland-feltet. År etter år kommer selen tilbake til disse bestemte områdene, hvor den kaster ungene på drivisen. Så parrer den seg på nytt, og etter hårfellingen drar den bort igjen. Den sprer seg nå over store områder, Davisstredet—Baffinsbukta, havområdene rundt Svalbard og Novaja Semlja og mange andre steder i det høge nord. Det vil naturlig være på den tid selen er konsentrert på forholdsvis begrensede områder at selfangerne legger ut til slag. Er forholdene gunstige, blir det tatt en masse sel, såvel unger som voksne dyr. Dette gjelder ikke minst Newfoundland-feltet, som er kommet i skuddet for norske selfangstinteresser i etterkrigstida. For oversiktens skyld skal vi først ta et overblikk over de «gamle» feltene, som i virkeligheten laget grunnlaget for nordmennesenes selfangst på Canada-kysten.



*Grønlandssel med unge.*

Selfangsten, som i dag har en betydelig verdi for Norges samfunnshusholdning, ble også tidligere drevet langt utenfor landegrensene, i Austisen så vel som i Vestisen. I denne farten trengs det først og fremst havgående båter, som også kan trenge inn i isen. Den første selfangstekspedisjon vi med sikkerhet vet om, ble sendt ut av brødrene Buck i Hammerfest i 1795. Mannskapet var nordmenn og kvener. Årvisse fangstferder tok ikke til før etter 1820, og fra nå av gikk det jamt småskuter fra Hammerfest og Tromsø til Austisen etter sel, hvalross og isbjørn. Fra 1844 kommer også Vestfold med. Vestfoldingene slo større på og opererte med store skuter i Vestisen, sammen med skotter og hollendere, inntil kvalfangsten ble den dominerende for dem. Fra hundreårsskiftet ble det sunnmøringene som tok over der vestfoldingene slapp. Opptakten kom i første rekke fra den lille bygda Brandal utenfor Ålesund. Denne bygda ble nå knutepunktet for fangsttradisjonene i Sør-Norge og et sikkert utseilingssted til et relativt nytt felt for norske fangstinteresser på den andre sida av Atlanterhavet: Newfoundlandsfeltet.

Allerede i 1914 forsøkte skipperne Johan Olsen på Njörd og Oluf Olsen på Samson å fange derborte. Forsøket mislyktes grunnet for svake maskiner til å trenge inn i isen, og det skulle gå mere enn 20 år før det ble forsøkt på ny. På et styremøte i Ålesunds Rederi og Selfangergruppe høsten 1935 tok Martin Karlsen fra Brandal ordet og la fram sin plan om å sende et par skuter til Newfoundlandfeltet på fangst. Det ble drøftet å la prøveskutene få en støtte på 10 øre pr. dyr fra de andre skutene, som drev på de ordinære feltene, hvis forsøket skulle bli mislykket. Løsningen på spørsmålet ble statsgaranti. I februar 1938 dro Polarbjørn-Polarisekspedisjonen ut fra Ålesund, og det er fra nå av at regulær norsk fangst på Newfoundlandfeltet blir en kjensgjerning. De erfaringer som Kristoffer Marø og Petter Brandal gjorde dette året har senere kommet hele Norges fangstflåte tilgode. Erfaringene var først og fremst at der var masse sel, dernest at det måtte havgående skuter til, som kunne krysse Nordatlanteren vintersdag, kraftige motorer og isforsterkninger av beste slag. Kluss så langt borte fra hjemstedet betydde en forspilt sesong med store tap. Derfor var det også at Stortinget enstemmig opprettholdt statsgarantien for drifta ved Newfoundland.

Året etter dro 8 skuter til Newfoundland, 5 fra Nord-Norge og 3 fra Sunnmøre, blant dem Polarbjørn og Polaris. Optimismen var spent til bristepunktet, flere av skutene fra Nord-Norge var for små og dårlige fartøyer og overseilingen ble noe av en katastrofe. Under Grønland ble det et overhending uvær, 3 av skutene fra Nord-Norge kom i svær havsnød og vi fikk et drama som hele Norge åndeløst fulgte over radiobølgen. Polarbjørn ble den flytende radiostasjonen med samband både med havaristene og landstasjonene i Reykjavik og Ålesund, samtidig som den og Polaris fant frem til Saltdalingen og med en nesten utrolig redningsaksjon berget mannskapet. Svenskelinjens Drottningholm nådde den synkeferdige Isfjell og klarte å få de skipbrudne ombord til seg, også en glimrende redningsdåd. Den tredje skuta, Nyken, gikk ned med mann og mus.

De 5 skutene, som kom velberget frem, tok tilsammen ca.

33 000 dyr. I betraktning av omstendighetene en bra fangst, og det berget turen for alle skutene. At det var umåtelige masser sel å ta av ble fullt ut bekreftet, og da markedsforholdene begynte å rette seg opp, syntes tiltaket alt i alt å måtte betegnes som suksess. Statsgarantien viste seg å være helt overflødig. Sesongen 1940 dro de samme 5 skutene på nytt til Newfoundlandetsfeltet. De fangstet som aldri før, men uforutsette omstendigheter hindret hjemreise og skutene gikk til kanadisk havn. Et «landnåm» som skulle bli en ny epoke i Newfoundlandets selfangsthistorie. Før vi betrakter dette nye eventyret nærmere, tør det være på sin plass å si noen ord om selfeltet på Newfoundland.

La oss først minne om at selen «kaster» vesentlig på to steder: Gulfen og Fronten, noen ganger 100 n. mil av land, men til andre tider kloss opp i fjæra, alt etter som drivisen og selen selv finner for godt. Grønlandsselen (*Phoca groenlandica*) utgjør langt hovedtyngden av selen, tidligere var også klappmysten tallrik, men den forekommer nå meget sparsomt. Gamle skipper mener at den er utryddet ved for sterk fangst, da klappmysten, ikke som grønlandsselen forlater ungen for et godt ord, men blir hos den og forsvarer den til siste blodstråpe, før tilslutt selv å bøte med livet for sin oppsetsighet. Andre igjen mener at det er klimatiske forandringer, som har drevet klappmysten vekk fra Newfoundland. Noen klarhet i spørsmålet tror jeg ikke det er, men troligvis har begge teorier noe for seg.

Grønlandsselen er imidlertid tallrik, men ikke talløs. Tross hard beskatning kommer hundretusener tilbake til de vanlige felte på nordaustsida av Newfoundland eller nord for søraustkysten av Labrador. Anslagsvis en tredjedel drar ned Belle Isle stredet og yngler i St. Lawrence-gulfen i traktene rundt Magdalen Island. Det sier seg selv at det er en meget vanskelig oppgave å gi en vurdering av det totale antall levende dyr i Gulfen og på Fronten. Det har både fra kanadisk og norsk hold vært gjort visse forsøk på å bringe klarhet i spørsmålet ved hjelp av forskjellige metoder som flyfotografering av sel-legrene, merking av ungsel etc. Slikt kan nok gi visse holdepunkter; men

saken er og blir et skjønnsspørsmål, for ingen kan si hvor mange sel som samtidig er i sjøen og ikke kommer med på fotografiene. Mr. Sargeant ved det kanadiske fiskeridirektoratet synes å helle til den oppfatning at det kan dreie seg om en halv million voksne hunsel. Hvis forholdet er som en til en mellom kjønnene, skulle det bli omtrent en million voksne dyr. I tillegg til gammelsen og ikke kjønsmodne dyr kommer så ungene, vanligvis en for hvert hundyr. Mange tror at denne vurdering er i underkant av det virkelige forhold.

Selen har gitt mange newfoundlendere levebrød og skapt tradisjoner der, så vel som i Norge. På Newfoundland har selsefangsten sammen med torskefiskeriene vært det vesentligste næringsgrunnlag antagelig helt fra de første kolonister slo seg ned langs strendene på 1600-tallet. Historien forteller at fangsten den første tida (og tildels ennå) ble drevet fra land med småbåter og i enkleste former. Det var det lokale forbruk som ble dekket. Først ved år 1800 ser det ut som selen er blitt handelsvare, for deltagelsen øker betraktelig, og istedenfor små åpne båter kommer skonnerter etterhvert inn i bildet. Først var det skuter på 30—40 tonn, senere øket størrelsen til storskonnerter og barker på mange hundre tonn, og med en besetning på mellom 220 og 230 mann. Etter statistikken synes det som om tida mellom 1830 og 1860 har vært en blomstringsperiode. Det foreligger rapporter for 13 sesonger i dette tidsrom og en formoder at gjennomsnittsfangsten har ligget på ca. halv million dyr. Det gir en totalfangst på ca. 15 millioner dyr i denne 30-årsperioden. I sannhet et respektabelt tall. Det største antall dyr ble tatt i sesongen 1831: 686 836 sel. Selv ikke vår tid med hypermoderne båter og alle mulige hjelpemidler ved lokaliseringen av kastene, for bare å nevne fly, kan fremvise en liknende fangst på en sesong. Men selv om teknikk og moderne saker har holdt sitt inntog på Newfoundlandsfeltet, er gamle fangstmetoder merkelig seiglivet. En kan fremdeles få se skonnerter med høge master og svære seil i Newfoundlandsisen, men det virker forunderlig avlegs.

Newfoundlandsfangsten hadde en blomstringstid i midten

av forrige århundre. Etter århundreskiftet har selfangsten gått ned til under det halve. Årsakene tør være flere: kanskje ulønnsomhet grunnet overbeskatning eller omlegging til annen drift som torskefiske. Forholdene på verdensmarkedet har også spilt en rolle, for 100 år etter rekordåret droppet totalfangsten henholdsvis til 87 000 og 48 000 for 1931 og 1932. Nå har vel særlige isforhold gjort seg gjeldende for disse to årene, men som helhet ligger ikke gjennomsnittsfangsten for mellomkrigsårene på mere enn ca. 160 000 dyr. I 1857 deltok det 400 skuter med 13 000 mann i selfangsten på Newfoundland, 10 år seinere var antallet skrumpet inn til 170 skuter. Men alt i alt brakte selfangsten store inntekter og Newfoundlenderne hadde det enorme feltet helt for seg selv frem til annen verdenskrig. Alt da hadde de 9 store stålskuter, 10—12 kullfyrte treskuter og atskillige skonnerter. Så det er ikke bare nordlendinger og sunnmøringer som har hatt monopol på selfangsten. Newfoundlenderne kan fremvise minst like lange tradisjoner og har gjort en svær innsats. Til en sammenlikning kan vi anføre at nordmennene i tidsrommet 1825 til 1900 i Austisen og Vestisen fanget 70—80 000



*Sel-flåing i drivisen.*

dyr pr. sesong, altså langt under hva Newfoundlanderne presterte.

Det er først etter hundreårsskiftet at nordmennene kommer med for alvor og tar hegemoniet i selfangsten, sterkt truet av sovjetrusserne. **Nedgangen** før annen verdenskrig preget også norsk selfangstnæring, antallet selfangstskuter skrumper inn fra 160 i 1925 til 70—80 i tredveåra. Tonnasjen går også ned til under det halve. Forlisprosenten er meget høy, av de gjennomsnittlig ca. 100 fartøyer som hvert år seilte ut på fangst, gikk 7—8 tapt i hver sesong. I 1928 som var et ulykkesår, gikk hele 21 skuter tapt. Det betød ikke at mannskapene også gikk ned, de ble plukket opp av kameratskuter. Kvitsjøfeltet, som man dengang ennå kunne bruke, ga ofte svære fangster, men krevet også sitt bytte. Ledende selfangere begynte å se etter nye muligheter på andre felter. Det er fra nå av at Newfoundlandsfeltet kommer inn i bildet. Her hadde man også store ulykker å referere til. Vi har «the year of the Greenland disaster», dvs. 1898. Da drev S/S Greenland bort fra fangstfolka på isen i en forrykende snøstorm og av de 154 mann som var etterlatt på isen frøs 48 ihjel eller druknet mellom isflakene. En annen ulykke som det også går frasagn om, er da storskonnerten Southern Cross i 1914 forsvant med mann og mus på heimveg fra Gulfen med full fangst ombord.

Det var et karakteristisk trekk for Newfoundlandsskuterne at de stuet skutene helt fulle med folk, med det resonnement for øyet at jo flere folk jo større fangst. Mannskapene var forhyret på lottbasis og man tok så mange som mulig ombord. Karene lå hvor det falt seg, i lasterommet, i fangstbåtene — hvorsomhelst. Det ble aldri noe særlig penger av det, og noen ganger ble det ingenting. I 1898 ble det bestemt ved lov hvor mange mann skutene kunne forhyre. Mannskapsstyrken gikk betydelig ned, men det ble ingen tilsvarende nedgang i fangsten. En hadde altså ikke kunnet utnytte arbeidskraften effektivt, mannskapene hadde faktisk gått i vegen for hverandre. Samme tendens gjør seg tildels gjeldende den dag i dag for kanadisk selfangst, for grensen for mannskapsstyrken er satt ganske rommelig. På de



15—16 norske skutene som i dag drifter på Newfoundland, og på de norsk-kanadiske som seiler ut fra Halifax, er det i første rekke *effektivitet* som preger drifta. De beste norske skutene har 20 000 opp til 30 000 dyr på kjølen, mens de største kanadiere, som er dobbelt så store og har tredobbelt mannskap ikke får mere, iblant endog mindre. På de norsk-kanadiske skutene som seiler ut fra Halifax er befalet norsk. Det er de samme karene som steg iland i St. Johns i det underlige år 1940. Det er nå tjue år siden, men enda er de fleste av dem ikke stort over førti år. Administrasjonen er flyttet til Hallifax, her ligger nå hovedkvarteret for utseilingen fra Canada til selfeltet. Dette nye innslag i kanadisk selfangst skylles norsk initiativ og virkelyst, og kunne fortjene en langt bredere plass enn det kan få i denne korte fremstilling.

I all korthet må det nevnes at karene som gikk på land i St. Johns i 1940 ble spredt over alle hav så lenge krigen varte. Men først var de innom treningsleiren i Lunenburg på Nova Scotia hvor de trakk i kongens klær. Camp of Norway står det over porten fremdeles. Karene skaffet seg gode kontakter innen den kanadiske befolkning og ble likt alle steder. De som overlevet konvoifarten kom tilbake hit og mange av dem ble gift med kanadiske piker. Det er i samarbeide med disse karene, de fleste fra hans hjemsted Brandal og nærliggende sunnmørsbygder, at Karl Karlsen, Martin Karlsens eldste sønn, som eksponent for norsk foretagsomhet, har brakt nytt blod til kanadisk selfangst og har gjenreist en hensyknende bedrift. I samarbeide med den store kvalfangstmann Lars Christensen fra Sandefjord ble Christensen Canadian Enterprise dannet etter krigen. Fra nå av begynner hjulet å rulle — —

Karlsen fikk travle år fremover. Selskapet overtok etter hvert flere båter, som alle ble satt inn i jakten på selen. Men for å gjøre foretagendet levedyktig syntes det, og det er ikke nasjonal-skryt, som om norsk befalet på skutene var en nødvendighet. Karlsen måtte ha folk med erfaring fra polarisen, karer han kunne stole på. Karlsen hadde guttene, det var de han selv hadde gått på land sammen med i 1940. Og de hadde ikke noe imot det.



*Byttet trekkes til skuta.*

Ennå var de unge og de hadde tradisjonen i orden. Kunne de bare bevare et norsk miljø over i det fremmede Canada hadde de intet imot å bosette seg der. Fangstlivet var noe som passet dem, og de var blitt spesialister på dette med sel og is. Guttene var individualister på sin hals, samtidig som de eiet evne til å samarbeide. Men de arbeidet selvstendig og resultatene uteble da heller ikke. Harald og Kris Marø, sønner av gamle hederkronete Kristoffer, som var med å bryte veg for den norske selfangst ved Newfoundland, er skippere på Theron og Theta, de mest moderne selfangstskuter som Canada har. Helge og Lauritz Brandal fører Tem og Titus. Leif Brandal, Jonas Olsen og Olav Synnes er skippere på selfangstskuter som eies av forskjellige kanadiere. År etter år kommer alle disse skutene inn med store fangster. Theron alene (850 tonn) har en gjennomsnittlig fangst på 25—30 000 dyr pr. sesong. Det er ikke mange ishavsskipper som kan gjøre det etter.

Men disse norsk-kanadierne er ikke alene om selen på Newfoundlandfeltet. Hvert år trosser 12—15 norske ishavsskuter Nord-Atlanteren i februar for selens skyld. Men det er ikke

fiender som kommer, det er slektninger og venner hjemmefra. Et pust fra gamlelandet. De treffes over radiobølgen eller inne i isen. Da utveksles det hilsener og man skåler for god fangst. Mangen førstereisgutt får kanskje se onkel i Canada for første gang. Karlsen selv har vært meget varsom med å kutte over båndene, og når han har behov for nye folk, vet han hvor han kan få dem. Det er mange som har vært i forbindelse med ham i årenes løp og som han har gitt en håndsrekning, eller skaffet en jobb iland eller ombord, for arbeidsmulighetene i Nova Scotia er slett ikke de beste for den jevne mann.

I 1960 deltok det henved 30 ishavsskuter på Newfoundland-feltet, halvparten norske skuter. Grønlandske Handel deltok også med en chartret norsk skute. Den skulle etter planen ikke drive fangst, men samle opp selskrottene som blir liggende igjen etterat spekkhuden er flådd av. Etter sigende skulle det være et forsøk på å avhjelpe matsituasjonen for grønlanderne.

Newfoundlandselfangsten har gitt god fortjeneste, også for mannskapene som hyres på lottbasis. På Theron og Theta har gjennomsnittslotten vært omkring 8—900 dollar pr. tur. De rent kanadiske skutene som har betydelig større mannskaper, har neppe oppnådd mere enn halvparten så stor lott. 1960 var et svartår. Ungselfangsten var totalt mislykket, det eneste skutene kunne gjøre for å stoppe tur var å fangste så meget gammelsel som mulig. Men på Fronten hvor skutene lå var isforholdene meget vanskelige og storkastet av sel lå så kloss i fjæra at man resikerte å krenke tremils-grensen skulle man følge de kanadiske og norsk-kanadiske skutene. Mange av de norske skutene måtte derfor i år bite i det sure eplet og se på at kanadierne fangstet.

Det har i den senere tid vært foreslått å utvide Canadas territorialfarvann til 12 mil av land. Går dette igjennom vil det utvilsomt få katastrofale følger for norsk selfangst på Newfoundland-feltet. Da vil de mange millioner som er investert i kostbare skuter og moderne utstyr, være bortkastet.

En annen ting som også har vært oppe til diskusjon er spørsmålet om overbeskatning av bestanden. For tiårs-perioden 1949 til 1958 har totalfangsten pr. år ligget på ca. 262 000 sel, av

disse er ca. 13 gammelhund og umodne dyr. Det hevdes at dette antallet er nær opptil grensen for lønnsom kontinuerlig drift. Men en skal huske på at selstammen på Newfoundland tålte en over dobbelt så stor beskatning i forrige århundre uten at det tilsynelatende betød noe. Jeg tror at hvis ikke uforutsette omstendigheter plutselig gjør seg gjeldende, kan en sikkert se utsiktene for en fortsatt rik fangst på Newfoundlandsfeltet lyst imøte.

Det samarbeide som har vært innledet mellom norske og kanadiske selfangstinteresser med Karl Karlsen i Halifax som bindeledd, viser hva som kan gjøres landa imellom. Det viser også hva enkeltmenns tiltak på fremmed jord kan skape. Det er et håndslag over Atlanteren. Men det er beklagelig at Norge ikke hadde bruk for disse karene i 1945, da de trengte byggetillatelse for skuter og lån til utrustning. De dro tilbake til Canada og fortsetter å gjøre sin innsats der.

Kanskje vil engang en norsk fisker med tiltak øyne muligheter for et lønnsomt fiske med Newfoundland eller Nova Scotia som basis, — akkurat som Karlsen og kompani så en fremtid i selfangsten. Her vil det sikkert være plass for nye tiltak og nye folk.

#### *Litteratur.*

- D. E. Sargeant*: Studies on the Sustainable Catch of Harp Seals in the Western North Atlantic. 1959.
- P. Høst*: Sel og selfangst ved Newfoundland. — Meddelelser til selfangstkommisjonen 1938.
- Odd Vøllan*: Ishavsfart. Oslo 1951.
- B. Rasmussen*: Om klappmysisbestanden i det nordlige Atlanterhav. Bergen 1960.
- H. Greene*: The Wooden Walls. London 1933.

# Ishavets Münchhausen

*Av*

*Thorolv Lund.*

Islandet langt der nord har fostret mange særpregede personligheter, men få er vel blitt slik kjent langt utover landets grenser som Georg Bjørnnes fra Troms. Denne Ishavets Münchhausen har jaget etter rev og isbjørn innover de kvite viddene, vinter etter vinter og som oftest alene, men nå er det slutt — ugjenkallelig slutt for alderen og den alene har satt en stopper for denne virksomheten for ham. — Nå, — smyger han seg selv avsted, slik isbjørnen også gjør det når den skal være lur og komme seg unna sin «banemann». Georg Bjørnnes er nå selv blitt et yndet vilt — ikke for menn med rifle og patroner, men for pressefolk, fotografer og radioreportere. Mange har fanget ham inn i fotolinsen og andre har skildret ham på prent, men mest populær har de maktet å gjøre ham — de som dro han fram foran mikrofoner og lot hans basstemme lyde utover eteren. Og det skal sies til hans ros at han har utløst latter og satt «lattermuskulene» til mye bra folk på en særs hard prøve når han har servert sine kraftige og ramsalte historier fra livet som fangstmann nord på Svalbard. Georg Bjørnnes er et uforglemmelig bilde fra Norsk Fjernsyn, der han sist vinter var vår populære Erik Bye's gjest i Store Studio og ellers var til stor fornøyelse for mange fjernseere. — Jo, han er blitt populær og kjent som ishavets store humorist og glade borger. — Men Georg Bjørnnes er også blitt en verdig arvtaker etter baronen



*Ishavets Münchhausen.*

fra Tyskland med sine isbjørnhistorier som baronen var blitt kjent for sine jakthistorier.

Georg Bjørnnes kom til Svalbard som fangstmann første gang i 1918 som deltaker i en fangstekspedisjon Johan Hagerup fra Tromsø hadde rustet ut, og med en annen vel kjent fangstmann fra Tromsø som leder, nemlig Arthur Oxaas. Det ble i alt 20 overvintringer, hvorav nærmere halvparten av vintrene ble tilbrakt alene i en fangsthytte med hunder, rev og isbjørn som eneste naboer. Det var i slike ensomme stunder at det ble litt stusselig i hytta at historiene begynte å ta form og i årenes

løp har det blitt et helt lager med historier, og mange av dem er rent fantastiske.

Æ var ikkje det bøss nærvøs når æ sto på scenen i Store Studio. — Det prella av mæ som vatn på gåsa. Æ lar mæ då heller ikkje bløffe av noen ting, selv ikkje en lur isbjørn har bløffa mæ, — ja, slik kan denne ishavets Münchhausen tale.

Fangstmannen og bjørnejegeren, Georg Bjørnnes, er en meget nyttet mann når det gjelder underholdning. Ofte har han vært budsendt fra den vesle heimen sin ute i Laukvik i Hillesøy for å assistere der det skulle være moro og han har da også maktet å skape moro. Flere ganger har Arktisk Forening i Tromsø sendt bud etter ham for å nytte ham som «trekkplaster» til en eller annen tilstelling og det er ingen som tviler på at han har samlet fullt hus. Men også andre foreninger har innsett nytten av å ha ham på scenen. Slik ble han engang budsendt helt til Bodø og turen måtte gå med fly for «tid er penger» og «Bamsefar» skal snart heim igjen til båten og juksa. Man lever nå ikke engang av å juge for folk, men av ærligt arbeid.

Under Nordkalottmessa i Tromsø siste sommer stiftet nærmere 150 000 messebesøkende bekjentskap med Georg Bjørnnes. I Arktisk Forenings avdeling fant man Georg Bamsefar som cisserone blant ishavsfartøyer, arktiske dyr og en tro kopi av en fangsthytte på Svaldbard. I full «mundur» gikk han i 14 dager og svettet adskillige liter for å fortelle og orientere om fangstmannsykket og livet der nord i det endeløse kvite landet.

Nå i sitt 75 år er Ishavets Münchhausen i ferd med å samle alle sine ramsalte historier i en bok, og det får bli hver enkelts vurderingssak å tro eller ikke tro denne fremragende historiemakeren har ført i penn.

# Litt om fangstlivet på Svalbard i gammel og ny tid

*Av*

*Daniel Nøis.*

Etter Aschehougs leksikon ble Svalbard, landet nord i havsbotn, oppdaget av nordmenn i 1194, men igjen glemt. Fire hundre år senere (1596) gjenfinner den hollandske sjøfarer Willem Barents landet, og kaller det Spitsbergen. Denne hollenderen har merkelig nok fått æren for å ha oppdaget Svalbard; men skattegraverne (arkeologene), som i de siste par år har stått på hodet i Svalbards tufter og rotet, vil sikkert en gang finne redskaper eller runeinnskrifter som beviser at nordmennene før svartedauen lammet landet, bodde og drev fangst på Svalbard.

Da Barents og noen år senere briter Henry Hudson kom til Svalbard, myldret det av dyr både på land og i sjøen. Storhvalen gikk i stimer i alle fjorder, hvalross lå hopet opp i store flokker på nessene, og innover dalene gikk det enorme villrein-hjorder og beitet. Det var hvalen som først interesserte, og briter og hollendere med god hjelp av franskmenn, tyskere og andre sloss om de store fettproduserende havuhyrer. Toppen ble nådd i 1697 da 201 skuter (hvorav 11 forliste) fanget 1968 hval. Det ble drevet rovfangst i stor stil. De store, smellfete og litt dorske grønlandshvaler var lette å ta, selv med datidens fangstredskaper. Bestanden tynnet ut, og grønlandshvalens karakteristiske sprøyt forsvant snart helt fra Svalbards kyster. En stor episode i Svalbards historie var slutt.



I 1870-årene begynte nordmennene med rasjonell selfangst, det var i første rekke hvalross og storkobbe man gikk etter. På enkelte steder som Hotellneset i munningen av Adventfjorden, kunne det krabbe på land hundrevis av hvalross for å sove. De var da et sikkert bytte. Først ble de nærmest sjøen skutt; de ble liggende som en barrikade som sperret adgangen til sjøen for de øvrige. Hvalrossen var et verdifullt bytte, huden ble betalt godt, tennenes elfenben likeså og de tykke, groteske kjøttpølser hadde en masse spekk, som også var bra å ta med. Det var slike masser av dem at hadde man bare en bra skute og kom seg inn i Isfjorden, var man sikret fangst. Slik kunne det ikke fortsette. Alt i 1838 var avisene i Tromsø fremme med forslag om å frøde hvalrossen, før den ble helt utryddet. Det var helst på ettersommeren og høsten at hvalrossen la seg opp på land, og skutene tøyte ut til senhøstes før de seilte hjem. Enkelte ganger gikk det galt, men som oftest klarte de seg på ett eller annet vis. Mannskapene var nøysomme og tålte alt av anstrengelser og slit. Men det var ikke alltid nok. Som i 1872 da 6 skuter frøs fast på nordkysten av Svalbard. Stillingen var ytterst prekær, for skutene var lens for mat, og noe måtte gjøres. Senhøstes rodde 17 mann sørover til Isfjorden, hvor de visste at det sto et utmerket hus med alle slags forsyninger på Kapp Thordsen, noe som svensken Nordenskiöld hadde etterlatt. Etter en fryktelig rotur som det måtte hardhauser til for å klare, kom de frem. Nå kunne de endelig hvile ordentlig ut og ta det med ro. På lagret sto hermetikk og saltkjøtt i massevis, så mat behøvde de ikke bekymre seg for. Høvelbenken kastet de ut i snøen, for å få bedre plass inne. Skjørbuken begynte snart å herje, og da det kom båt neste sommer for å se etter dem, var alle døde. En tragedie som burde ha vært unngått.

Høsten 1893 måtte Sivert Brekmo, den kjente svalbardveteran, og en unggutt, Johan Kristiansen fra Øksnes i Vesterålen, ty til samme huset. Det ble en ny ufrivillig overvintring, men de klarte seg bra. Provianten fra Nordenskiölds tid var borte, men de drev jakt og fikk seg ferskt kjøtt. Neste sommer kom de seg hjem til Norge i god behold.

Et par år senere lå det en skipper Holm på reinjakt i Adventfjorden. Under et fryktelig uvær med utfallsvind ble den lille skøyta hans kastet på land og havarerte helt. Det var senhøstes og ingen andre skuter i sikte. Holm og hans tre menn måtte se en overvintring i møte, men de tapte ikke motet. De grov seg ned i en tørr morenehaug og fikk satt opp en primitiv hytte. Litt proviant hadde de fått reddet fra skuta, men det rakk ikke stort. Jakten gikk også dårlig og det ble smalhans. Skipperen var den første som begynte å skranke. En fin vinterdag gikk de over isen til Kapp Thordsen for kanskje å kunne finne litt proviant der. Men svenskehuset var bunnskrappt for alt spiselig. Sultne og slitne begynte de tilbaketuren. Været ble dårlig og en av karene la seg tilslutt ned og nektet å gå videre. Ingenting hjalp og tilslutt måtte de forlate ham, skulle de ha håp om å nå frem selv. Skipper Holm skrantet mere og mere og noen tid etter vandret også han til de lykksalige jaktmarker. Klaus Tue, en av deltagerne, har senere fortalt meg hele historien. Den sterke, robuste karen var synlig beveget ved minnet.

Den følgende vår kom Vesterålskes gamle Raftsund til Adventfjorden med materialer og utstyr til hotellet, som skulle bygges på den flate pynten ute i fjordmunningen. De ombordværende ble ikke lite forbauset over å finne folk i Adventfjorden. De to overlevende kunne fortelle at været hadde vært mye bedre enn man trodde, og at der hadde vært mange spor både av rev og bjørn. Rein og seljakt kunne man også regne med. Ishavsrederne begynte å se mere optimistiske på overvintrende fangstekspedisjoner.

I 1897 ble det utrustet 3 overvintringsekspedisjoner. Johan Hagerup fra Tromsø med 5 mann dro til Bellsund. Karl Møller, en finnmarking, med en ledsager bygget hovedstasjon på Negropynten. Den tredje ekspedisjonen under Hans Furfjords ledelse bosatte seg i hotellet, som var forlatt for vinteren. Furfjords ekspedisjon var litt utenfor det vanlige, den besto av 4 mann, to kvinner og en liten pike. Det var bra å bo på hotellet, men gulvkaldt, for det var ingen sylmur. Men etter hvert fikk de reinskinn nok til å dekke hele gulvet, og da ble det bedre.



*Odd Løno på revefangst.*

Brendsel skaffet de seg fra en lett tilgjengelig kullgang mellom Bjørndalen og den nåværende Grumantby. De gjorde bra fangst, særlig av blårev. Kvitreven, som har lettere for å matfange seg, grunnet fargelikheden med snøen, gikk ikke så lett i fellene. Bjørn så de ikke før i februar, og de fikk bare to stykker på hele vinteren. Isfjorden syntes ikke å være noe bjørneterreng. Men de sanket mye dun og hadde dertil mange tønner saltet reinkjøtt og diverse storkobbhuder, så det samlede fangstutbytte ble ganske bra.

Et stykke utpå vinteren kom tre av Hagerups mannskaper på besøk fra Bellsund. De var gått lens for tobakk og hungeren etter nikotin var overveldende. Det var kjærkomment med fremmedbesøk og vi ga dem tobakk av vårt sparsomme forråd. Passiaren gikk livlig utover aftenen og det ble fortalt mange fangsthistorier. De hadde hatt mange bjørnebesøk og hadde skutt 20 stykker. De hadde også skutt mye villrein og saltet ned, men revefangsten var ikke særlig stor. Der hadde vi mange fler. De

ble hos oss et par dager og dro så tilbake til Bellsund. Senere fikk en av karene til Furfjord skjorbuk, og de fikk ham ikke på benene før fyrsten av Monacos fine yacht droppet ankeret i Adventfjorden om våren. Der hadde de lege og alskens fine medisiner, og det varte ikke lenge før mannen var på benene igjen.

Karl Møllers ekspedisjon fikk vi ingen føling med om vinteren. Men en skute, som sommeren etter løp inn til Negropynten for å se etter dem, fant begge døde. Det var ikke skjorbukken som hadde tatt dem, men dødsårsaken var vanskelig å fastslå.

Våren 1900 fikk forfatteren plass hos Hans Furfjord, som hadde bestemt seg for en ny overvintring i Isfjorden. Vi var 6 mann iberegnet en 16 års gutt, som skulle forestå matlagingen, og reiste opp med Vesterålskes gamle Lofoten som var leiet av Gradmålingsekspedisjonen. Det fantes dengang ikke noe reglement for utrustningen, og utstyr og proviant ble så som så. En flaske jod, en flaske aromatisk bitter for mageknip og en pose sitronsyrepulver mot sjorbuk var hele medisinkisten. Proviantlisten for oss 6 mann så slik ut:

8 sekker mel	5 kg ris	5 fl. husholdn.saft
200 kg tørka brød	20 kg havregryn	100 kg margarin
10 kg rosiner	20 kg helegryn	50 kg sirup
10 kg svsker	10 kg sagogryn	5 sekker dårlige poteter
15 kg tørka grønt	1 kg timian	20 kg tørka poteter
15 kg kaffe	1 kg svart pepper	1/2 tønne saltfisk
5 kg te	1/2 kg ingefær	1 vekt tørrfisk
1 kg anis	25 pk. allehånde	

Det var nok mel; men med margarin ble det knapt. 3 av oss hadde hytte i Colesbukta, de andre la hovedstasjonen sin på Revneset. I Colesbukta sygnet en mann bort i skjorbuk, men blodmat og sitronsyre rettet ham langsomt opp igjen. Proviantlisten tillot ikke megen variasjon, men ferskkjøtt hadde vi nok av, og svalbardreinen står i velsmak langt over norsk rein. En kunne spise så meget kjøtt som helst, uten å bli lei av det.

Joh. Hagerup var tilbake igjen på sin gamle plass i Bellsund,

og det viste seg på ny å være en meget bedre bjørneplass enn Isfjorden. Revefangsten var derimot dårligere.

I Sassenfjorden lå det også en overvintringsekspedisjon dette året. Den ble ledet av Peder Nilsen Furfjord. Han hadde fire mann med seg og de klarte vinteren fint. De fikk bra med rev, for Sassen er et av de beste reveterrengene den dag i dag. Villrein var det i svære mengder, så ferskkjøtt hadde de nok av. Ja, de saltet også ned mange tønner for å ha med hjem. Bjørn var det imidlertid lite av her inne. Alt i alt kan en si at ved århundreskiftet hadde ishavsfolket i Nord-Norge fått troen på at overvintringsekspedisjoner til Spitsbergen lot seg gjennomføre med hell. Utbyttet kunne nok være vekslende, men nettopp det hasardiøse lokket sterkt. Overvintringsekspedisjonene fortsatte.

I 1902 seilte Berner Jørgensen (Beitsaren) til Storfjorden med ei lita skute som tilhørte Ingvald Svendsen. De vinterfortøyet jakta og bosatte seg to på vestsiden og de fire andre på østsiden av Storfjorden. Utrustningen var skral for penger var det som alltid smått med. Men beitsaren var en hardhaus, som aldri gav opp. Hans valgspåk var: Man skal leve av landets produkter, alke og rekved. Første året gjorde de en meget bra fangst, men vinteren slapp ikke taket og sommeren 1903 gikk ikke isen opp. De fikk ikke skuta ut og måtte se en ny overvintring i møte. De to mann som hadde stasjon på vestsiden av Storfjorden, kom seg over til en av kullgrubene i Isfjorden og ble godt mottatt der. Men for de fire andre ble det ny overvintring. Proviant var det mere enn smått med, og i november var 1 kg gryn det eneste de hadde igjen av melmat. De bestemte seg for å gjemme den til julaften.

«Det skal gå bra», mente Beitsaren, «vi lever av landets produkter. Det er værst for han Bernt Persa, for han eter ikke klo-dyr; men han svelter ikke ihjel, for vi har jo bra med villrein. Likevel tror æ han går åt av skjørbuk, for han har så dårlig humør og er så spikandes redd for at hu Andrea, kjer-ringa hans, skal være utro.» To mann ble sendt ut på reinjakt, men det ble bomtur. Så dro Beitsaren sjøl avgårde, og det ble

snart både kjøtt og fett på donken, som han sa. Men Bernt Persa fikk skjorbuk, og utpå våren 1904 dro han sitt siste sukk. «Ka var det æ sa, at humøret var det viktigste på en overvintring,» var Beitsarens kommentar til begivenheten. Den følgende sommer gikk isen opp og det ble farbart på sjøen. Men jakta lekte som en sil og hele speilet holdt på å ramle ut. Men beitsaren var en mangfoldig mann, han lappet vraket ihop igjen og snart var de på vei ut gjennom isen. Tromsøværingene trodde ikke sine egne øyne da beitsaren kom seilende inn på hamna. Han og hans folk var for lenge siden avskrevet. Nå kom han med god fangst, og hans spennende beretninger om alle begivenhetene gikk byen rundt. Beitsaren tok seg rundhåndet av Persas kone, han giftet seg med henne.

Nå vil jeg til slutt fortelle om en overvintring som bød på forskjellige begivenheter. 5 mann fra Målselv-traktene slo seg sammen for å reise på overvintring og fangst til Svalbard. De ville til Storfjorden, men dit var det vanskelig å komme. Til slutt fant de ei lita skøyte, som var villig til å ta dem nordover. Men sjarken var så liten at de måtte legge igjen mye av utstyret. Bare en av karene hadde vært på overvintring før, de øvrige hadde lite rede på hva de gikk til.

To mann ble landsatt i Walesbukta på vestsiden av Storfjorden, de andre 5 ved Negropynten på Edgeøya, hvor det sto 3 hytter. På Halvmåneøya lå det også 2 hytter, som de kunne bruke. Det var som vanlig meget bjørn på de traktene, og de fikk 50 stykker første vinteren. De kunne ha fått mange flere, men de brukte delvis strykninåter, som ennå ikke var blitt forbudt. Mange av bjørnene kom seg ut på isen før de strøk med og drev vekk. Engang skjøt de ei binne med to små unger. Disse skjønte ingen ting og la seg trykt opp hos den døde moren, da de kjørte slaktet hjem. De ble svært tamme og var snart til meget selskap for karene. Utrustningen var knapp, og da sommeren kom var det ikke meget igjen av den medbragte proviant. Avtalen var at de skulle bli hentet i juli. Men ingen skute kom og det begynte for alvor å bli smalhans med proviant. De besluttet å ta seg over til nærmeste reindal på vestsiden av Storfjorden,

40—50 km borte, men det var lettere sagt enn gjort, for den lille færingen deres tok ingen last. Men karene var ikke rådløse. De rev ned hytta og laget en fin flåte av den. Nå fikk de plass til tønner og kasser, og på toppen av dongen la de sengklær og annet som måtte holdes tørt. De hadde ikke hjerte å forlate bjørnungene, men satte dem i hver sin kasse og lempet dem ombord på flåten. Første dagen gikk det bra. Været var lempelig, men flåten var tung å buksere, så det gikk smått framover. Da mørket kom, gjorde de fast i le av et isfjell og så fram til en rolig natt. Men som sluppet ut av en sekk falt høststormen over dem. Beksvart natt, tett snøkov og is som braket og skrudde rundt dem. De kom i drift. En skrekkelig natt, det var som dommedag var kommet. Da det omsider lysnet av dag var flåten borte — tatt av isen og sannsynligvis malt til pinneved. Nå så det virkelig mørkt ut. Et stykke unna svartnet det av land, snart kjente de igjen Zieglerøya, som de hadde forlatt dagen før. De karret seg inn med mye strev og fikk le av land. Ved en bratt bergvegg fikk de laget seg et skjul av skråstilte rekvedstokker som de la bjørneskinn over. Et godt bål lunet noe og gode bjørnebiffer kvikket dem opp. Da uværet ga seg søkte de over til en liten hytte som de hadde på den andre siden av øya. Nå kunne de hvile litt ut, men først og fremst gjaldt det å få sanket rekved til brensel for vinteren. Så var det maten, for de var helt avhengig av jakt. Det gikk bra til å begynne med, for snøen var borttært over hele øya og det hadde samlet seg store rypeflokker på de beste stedene. Men etter 14 dager fikk de regn med påfølgende frost, det ble islegg over bakken og rypa trakk vekk. På ny ble det smalhans, men heldigvis oppdaget de et bjørnehi i en gammel snøskavl. De fikk vekket bamsen og ut kom den farende som et skudd. En fulltreffer la den i bakken. Det var en diger binne som varte en stund.

Det ble en julekveld litt utenfor det vanlige. De laget en spekklampe av en blikkboks og fylte den med spekkolje. En tøyfille tjente som veike. I det svake lyset lå karene i køyene og dro seg. De hadde ingenting å ete, og det var ingen feststemning. Så tok lederen seg sammen, gikk ut og hentet inn et saltet kobbe-

skinn. Noe måtte de ha å tygge på, mente han. Han skar det opp i strimler og varmet litt på dem i en gryte. De satt og tygget og tygget på de seige strimlene. Det smakte jævlig, men det minnet om mat og muntret dem opp. En av karene var ute og fant frem noen knokler, som de hadde kastet på dungen for lenge siden. Her satt det igjen noen kjøttrester, som de skrapte av og kokte suppe på. Slik holdt de det gående. To mann kom seg over til Halvmåneøya hvor det hang et surt bjørnelår i en skjå. Nå hadde de atter mat til over ny-året, men da måtte de atter ty til kobbeskinn. To av dem døde av sult og anstrengelser. De to gjenlevende holdt ut, da lyset og solen kom tilbake i begynnelsen av mars, begynte bjørnen å dukke opp igjen og de fikk en og annen sel. Det rettet på seg etterhvert, og de så lysere på fremtiden. En dag i slutten av august så de 5 skuter ute i isen. De sprengrodde utover for bare livet og kom seg ombord. Her fikk de igjen smake god kost og tobakk, alt var herlighet og glede. Den ene av skipperne fortalte at det var en annen skute, som lå lenger ut i isen som skulle hente dem. Hvis den ikke var kommet om tre dager, skulle han ta dem med hjem. Men det ble uvær, isen satte inn og skutene måtte skynnsomt fortrekke. Igjen gikk det uker uten at de så tegn til skute, og høsten begynte å sette inn for alvor. Men miraklenes tid var ikke forbi. En dag fikk de se en skute langt ute i isen. Den ble redningen for dem.

Denne ekspedisjon gav støtet til utarbeidelse av loven om utstyr og utrustning for overvintringsekspedisjoner, som kom noen år etter. Loven, selv så god som den var, stillet kanskje vel strenge krav som fordyret ekspedisjonene meget. Den regnet ikke med at de folk, som dro på overvintring, var harde, nøysomme karer som var fornøyd og kunne klare seg med lite.

PS. Det kan kanskje være av interesse å nevne at de to som overlevet på den sist omtalte ekspedisjon, het Bernhard Aspmo og Ole Tarraldsen. De tre, som strøk med, var lederen Peder Hansen, sønnen Petter og Elias Broderstad. Aspmo lever fremdeles og er henved 80 år gammel. På den tid ekspedisjonen fant sted kalte han seg Finbakken.



# Reise til Spitsbergen for 153 år siden

*Av*

*Anatol Heintz.*

På en tur til Spitsbergen i sommer fikk jeg fra professor Hessland, Stockholm Universitet, en merkelig bok. Boken heter «Reise nach Spitzbergen» og er skrevet av Barto von Löwenigh, Burgermeister von Burtscheid og er utgitt i 1830 av Jacob Anton Mayer, Aachen und Leipzig. Som motto har boken det noe uvenede sitat: «Kennst du das Land, wo die Zitronen blühen?» Boken som er i et lite kvart-format, er på 54 sider og inneholder 3 «brev», datert juli—august 1927. Under det siste «brev» står «Burtscheid, im Juli 1828», hvilket tyder på at hele boken ble skrevet året etter at reisen var avsluttet, og bare var kamouflert som en samling brev.

Det første brev gjelder reisen fra Hvite-havet til Vardøhus og forberedelsene til Spitsbergen-reise. Det siste brevet er en slags kjærlighets-historie med Olava — datter til en kjøpmann ved Hammerfest. Selv om begge disse brevene inneholder interessante opplysninger om forholdene i Nord-Norge for 150 år siden, så er det allikevel det andre brevet om selve reisen til Spitsbergen som er av størst interesse. Jeg gjengir i det følgende oversettelse av brev to.

*Annen brev. Spitsbergen, 19. september 1827.*

Motto: «Tilintetgjørelse truet dag og natt fra alle kanter.»  
Lomonosov. (Sitatet er gjengitt på russisk.)

«Den russiske konsul i Hammerfest overlot meg sitt skip «Håpet» og ønsket oss lykke på reisen. Vi heiste flagget og stakk til sjøs. Da Nordkapp forsvant for vårt blikk, sukket en av matrosene og sa: «Vi er ikke lengere i Lappland.» . . . Det begynte å bli kjøligere.

Vi seilet i 4 hele dager, da den 20. august, halvveis fra målet, Bjørnøya steg opp av havet. Men snart, som om den blygedes for å vise seg så naken og bar for fremmede blikker, gjemte den seg bak sin vanlige tåkekleddning. Å gå nærmere land var farlig, da øya er omgitt av klipper og har ingen havn.

Men neste dag jaget mitt vitebegjærlige hjerte meg ut. Jeg hoppet i båten og landet ved noen hus, som lå på nordsiden av øya. Merkelig syn: . . . ishavets karavan-sarai! . . . dekket med råtnede hvalrosskinn! . . . omgitt av tusener av hodeskaller . . .

Inne var det rent. Et rom og et skur dannet det hele. I det første fantes det fire sengeplasser, 1 bord og 2 benker. Jeg fant i denne eremittbolig også tegn på gjestfrihet: noen sekker mel, en tønne saltfisk, en sag, en øks — alt for den som lider nød!

På begge høydedrag ved dette slott, reiste det seg mellom bjørnebenrader — to gamle russiske kors. I ti år hadde ingen russere vært her!

I 1824 overvintret det første norske mannskap her. Resultatet av ekspedisjonen var meget bra. De 8 ankomne drepte 677 hvalross og 30 rev (delvis blå, delvis hvite). Båtbesetningen får som regel  $\frac{1}{3}$  av utbyttet, og hver hvalross gir — foruten alt annet — en tønne spekk. Spekket innbragte på den tiden 15 spesidaler pr. tønne. Hver av mannskapet tjente således 577 daler.

Som regel er havet mellom Bjørnøya og Spitsbergen tilfrosset i tre måneder. Så snart isen går opp, følger hvalrossen etter den mot nord. Den er et ekte isdyr, som foster sine stygge unger mellom isflakene. Bare her føler den seg hjemme. Riktignok har stormene drevet mang en edel hvalross til Europas kyster, men

i hvilken forfatning ankom de? . . . utmagret og avkreftet! Isflakene, hvor den hviler, blunder og samler krefter på finnes jo ikke der!

På mange karter står denne øya avmerket med navn «Beere-nyland» — men det er ikke bjørner å se på den.

Det er den 27. august at kysten av det spiss-taggete Karlsland (Prince-Charles Foreland) skinte oss imøte som en brennende glorie, og mer og mer reiste de hvite fjellene seg i solens glans over det mørke havet.

Vi forsøkte å gå i land i Isfjorden. Men, på samme måte som i den sydligere beliggende Klokkefjord (Bellsund) og Hornsund var vårt strev forgjeves.

Underbart skjønt var utsynet over disse, delvis himmelblå, delvis hvite, delvis maigrønne eller rødligne fjellene, som i de forunderligste former, som templer, altre, klipper, sopp, padder eller drager, liksom svevet over de lange, mørke bølger.

Vi var ved Syd-Kapp. Plutselig blåste det en voldsom storm, som jaget den svake sjalupp nordover, nordover og stadig nordover inntil 79. grad. Bølgene og vinden raste forferdelig. Men etter 42 timer brøt den smilende sol gjennom de dystre skyer. Så fulgte 6 timers vindstille. Og så kom en nordvestlig storm, som jaget oss tilbake til Syd Kapp! Skipperen var imidlertid så forvirret i sine beregninger, at han forvekslet Syd Kapp med Karlsland, og ville forsøke en ny landing i Isfjorden, og seilte helt i nærheten av Håøya (Hochstein, High-rock), som han erklærte må være Karlsland! (Håøya er en av Tusenøyene syd for Edgøya.)

Endelig, 3. september, så vi igjen Syd Kapp. Vi gikk så nær vi kunne til isen. Det var sterk snøfokk. Klokken 9 om morgenen gikk jeg sammen med to matroser i en av våre båter. Vi arbeidet oss gjennom isen. Omtrent midtveis på vår møysommelige isvandring, hvor vi ofte måtte dra båten over isflak, oppdaget jeg et lite svart fjell med to russiske kors. Vi landet der og fant en bakerovn, men søkte forgjeves etter et hus.

Mengder av forvitrede hvalknokler viste tydelig at dette sted allerede lenge hadde ligget øde. Disse hval-skjeletter tydet på

et hollandsk anlegg, og bakerovnen tilhørte sannsynligvis et russisk hus, som jeg senere oppdaget på en nærliggende øy.

Klokken 4 forlot vi øya, besøkte fastlandet og ble der til kvelden.

En lykkestjerne skinte over meg, under meg sukket den moseledte sletten, på min høyre side bruste det isfylte hav, på min venstre — bredte seg en enorm isbre, bak meg brølte bjørnene, foran meg dampet en punch-bolle omkranset med gule saxifragaer . . . men så senket det en tåkesky og gjemte hele herligheten.

Men før vi fikk se igjen de russiske korsene, brøt den ildrøde månen frem. Vi begynte da uten forsinkelse vår tilbakefart gjennom isen.

Ved midnatt nådde vi et isfjell, som sto på grunn og som jeg hadde utpekt for skipperen som vårt møtested. Forgivevs speidet vi til alle kanter . . . intet skip å se! Alt så ut til å være fortapt. Bare mitt gevær var igjen. Som en brud trykket jeg det til mitt bryst. Jeg lovet det rikelig med vilt. Så besteg jeg igjen toppen av isfjellet.

Endelig har det søkende øye oppdaget masten på «Håpet» — den stakk såvidt opp mellom isflakene. Vi rodde av alle krefter og fant den så nediset at det så ut som den aldri mer ville bevege seg hverken forover eller bakover.

5. september har vi oppgitt skipet.

Alle levnetsmidler, forråd og verktøy ble slept ut på de svømmende øyene. Skipperen med 4 mann forlot skipet. Jeg selv beholdt imidlertid min kuffert og min proviant og erklærte at jeg var fast besluttet på å bli ombord. To matroser sluttet seg til meg. Strømmen drev oss fremover, under de skrekkeligste bråk fra ismassene, som støtte mot hverandre og mot vårt skip.

Vi drev omtrent 8 timer på denne måten, da viste skipperen seg igjen. Med nød og neppe klarte han å komme tilbake til oss med en av båtene, den andre båten måtte han etterlate på et isflak. Han beklaget bittert sine tap.

Vi nærmet oss nå en strømhvirvel, som rev alt omkring med seg. De største iskoss måtte danse, som til musikk fra Oberons

horn. Bare med nød slapp vi unna dets krefter. Strømhvirvlen ble til og med til fordel for oss, da den førte oss tilbake til det isflak hvor skipperen hadde etterlatt mange av våre effekter.

Natten mellom 5. og 6. september — en klar herlig natt — blinket en forjettende stråle fra den skinnende månen. Isen åpnet seg på flere steder og snart kunne vi igjen bruke seilene, riktignok ikke uten risiko.

6. september hadde vi snøfokk, men havet var nesten isfritt. Jeg beordret skipperen å seile nord-nord-halvøst. Sydlig vind begunstiget vår fart. Men skipperen foretrakk å krysse, under påskudd av at det var vanskelig å komme igjennom isen. På denne måten mistet vi en hel dag og befant oss 7. september om morgnen fremdeles 2 mil syd-vest for Syd-Kapp.

På grunn av det sterke snøfokk, nektet matrosene å reise lengere mot nord, men trusler og overtalelser bevirket underne — bare man valgte den rette tid.

8., 9. og 10. september brukte vi for å seile fra Syd-Kapp i nord-østlig retning mot Storfjorden (Wibelands vann).

11. september kom vi kloss til Kvalhovden (Whale's head). Nå var det helt vindstille. På mykt vuggende isflak, slumret en hærskare av hvalross. Slik en overflod av disse uhyrer kunne man ikke finne noe annet sted på Spitsbergen, enn akkurat her. Vi fikk på noen få timer 16 stykker. Jeg sender til dere 16 børster fra mustasjene til det første dyr som jeg egenhendig har stukket ihjel. De kan brukes ved høytidelige måltider som tannpirkere! Jeg føyer også til to støttenner som er så lange som min arm. Dyret bruker dem for å bekjempe sine fiender, knuse sitt bytte og for å klatre opp på isflakene. Tenk Dem at det er relikvier som Oberon brakte med seg fra Babylon!

Under vår første fangst lå en han og en hun sammen på et isflak. I den letteste av våre to båter satt jeg med en rorskar, i den andre var en harpuner og fire spydkastere. Vi nærmet oss. Harpuneren sto foran med hevet våpen. Han kastet to lanser etter hverandre mot det klossete dyret. Det reiste seg opp, brølte og rullet seg ned fra isflaket. Nå var det i sitt rette element, og dets natur syntes helt å ha forandret seg. Med voldsom kraft

rev den båten etter seg, brølte og rettet de glødende øynene tilbake på sin fiende. Det var et uhyggelig, men praktfullt forspann! . . . Blodet sprutet i forferdelige stråler. Havet ble rødt. Bare etter en rekke nye stikk døde det rasende dyret.

Først etter at 5—6 dyr var blitt stukket ned, ble det alminnelig bevegelse blant de ellers så rolige skapninger. De samlet seg i grupper på 20 stykker og mer. Skrekkelige brøl hørtes fra fjern og nær. Ofte ødelegger de båtene med sine støttenner. Nylig ble en rormann på et skip fra Flensburg drept av en hvalross. Hvalrossene viser ved sine angrep både mot og raseri, og blir meget farlige da de forstår å bruke sine krefter meget bedre når de er i vannet.

Da det ble vindstille, ordnet jeg et lite jaktparti på land. Jeg ville gjerne skyte noen reinsdyr. Jeg satte meg i båten. Kysten var alt for bratt til at vi kunne lande. Vi rodde derfor rundt forlandet — og se . . . til vår store begeistring opprullet det seg for våre henrykte øyne en stor russisk bebyggelse.

Huset på Kvalhovden, fra hvilket jeg skriver til dere, ligger på 77° nordlig bredde, i en trygg, vennlig havn. Rundt Storfjordens bredder vrirmler det av reinsdyr, hvalross søker ro i dens bukter, dessuten finnes det overflod av selhund, rev og isbjørn og rikelig tilgang på ferskvann. Alt dette gjør bostedet ved Kvalhovden til et virkelig paradys.

Her fantes det allerede i det 17. århundre et hollandsk anlegg. Hvalknokler, rester av en tranovn og grunnmuren til et telt tyder på dette. Hollenderne reiste nemlig til Spitsbergens kyster bare for hvalfangstens skyld. Deres etterfølgere — russerne — jaget hovedsakelig hvalross her. For å skaffe seg mat skjøt de også reinsdyr. Mengder av horn og knokkelrester ligger rundt omkring. Jeg har ennå ikke sett noen levende reinsdyr, og derfor ser det ut til at russerne jaget den lengere bort. Til gjengjeld skyter vi daglig en mengde velsmakende ryper.

Hollenderne overvintret aldri på Spitsbergen, unntatt i tilfelle av forlis. De tilbrakte bare 2—3 måneder her, for å koke ut tranen fra hvaler, som de fanget ved kystene. Deres bosteder — en mur omtrent 2 fot høy, dekket med et seil — var tilstrek-

kelig for å beskytte dem mot veir og vind. Russerne derimot har, så vidt man vet, alt for lenge siden overvintret på Spitsbergen. Et kvarters gang fra den badstuen, hvor jeg sitter nå og skriver, står det et kors med en russisk innskrift: «22. april 1731».

To hus, bestemt for mannskap fra skip på omtrent 50 mann, danner hele anlegget. Over døren på det ene huset er innskåret følgende ord: «Sija isba starowerska» (dvs.: «Dette er gammel-troendes hus»).

Huset til de gammeltroende består av to værelser og er 14 arsjin (ca. 9 m) langt, 7 arsjin (ca. 4,5 m) bredt og ca. 3 arsjin (ca. 2 m) høyt. Det andre er 6 arsjin (ca. 4 m) bredt og 19 arsjin (ca. 13 m) langt. Dessuten finnes det to badstuer.

Husene er nye, men så lett bygget, at jeg tviler på at jeg skulle klare å overvintre her. De flate tak består av bjelker dekket med noe jord, hvor det ennå vokser ganske friskt gress. Disse italienske tak passer ikke for Spitsbergen, og kunne bare tilfredsstillende de hardføre russere. Russerne har også for vane å ta med seg vinduene hver gang de reiser bort. På denne måte trenger det en mengde vann fra alle kanter inn i huset og fryser på gulvene. Et metertykt lag is ligger inni rommene.

Overalt i omegnen står bjørnefeller og revefeller. Bjørnene stikker ofte sine yndige neser inn mot vinduene. I dørene finnes det huller, gjennom hvilke man kan skyte dem.

Russerne besøker sine anlegg hvert annet år. De har etterlatt seg mange forskjellige gjenstander. Jeg fant således: et nytt tau, et anker, ti båter, en rekke kokekar, to vaskebaljer, en jerngryte en dreibenk, et dam-brett, flere kort-spill, tretallerkener, en tranlampe av leire, treskjeer, garnnåler, en lest for barnesko og ti klø-maskiner.

Disse siste består av en slags sjokoladerører, med et ca. halv fot langt skaft. Bruken er overmåte enkel: pasienten finner en åpning i sin buserull og stikker den taggete skiven gjennom den. Skaftet tjener som en forlengelse av armen og kan med største letthet skyves frem og tilbake.

Russerne er egentlig Spitsbergens matadorer. Hollenderne hadde tapt denne nordligste grensepel av syne allerede i slutten

av det 17. århundre, og nordmennene kom hit først i de aller siste årene. De eier to hus på vestkysten — det ene ligger i Isfjorden, det andre i Krossfjorden (Kreusbay). Den første norske Spitsbergenfarer — hvis man ikke regner med den dårlig organiserte ekspedisjonen i 1795 — var skredderen Fallengrün. Hans første reise skjedde året 1820. I 1822 døde han her på Spitsbergen og hviler nå i Grønfjorden.

Skjørbuken, som tok livet av denne edle plante, ser bare ut til å være farlig, hvis man neglisjerer den. Vår skipper var således i 1822 i Krossfjorden, da to matroser, som led av denne syken, ble helbredet på 16 dager med Cochlearia og kokt selkjøtt. Og de var så sterkt angrepet, at benene nektet å bære dem og tennene løsnet! Cochlearia, kokt i reinsdyrkraft, danner dessuten en meget velsmakende rett.

Hvalrosskjøtt var blitt spist med velbehag allerede av kaptein Cooks mannskap. Jeg fant det ekkelt. Imidlertid synes jeg at bjørnekjøttet er fullt brukbart, særlig stekt. Det fineste hos dette dyret er dets små ører. Bjørnetarmen er 65 fot lang.

Nordmenn har overvintret to ganger på Spitsbergen, og nøyer seg som regel bare med fangsten i noen få måneder, derfor kommer de hjem enten uten noe eller bare med dårlig utbytte. Russerne derimot arbeider med stor overlegenhet og reiser så å si aldri tomhendt herfra. Deres båter er så sterke at de trosser isens slag, og de selv er virkelig beundringsverdig nøysomme slik at spørsmålet om provianten kommer nesten ikke i betraktning. Dertil blir de styrket av sin religiøse tro. Så snart de har reist sine kors, betrakter de seg å være under en særskilt beskyttelse av sin Gud, og bare smiler av det drepende Ishav. Med samme sikkerhet driver de hvalross- og kvitfiskfangst, dreper sel, jager etter rev og isbjørn og samtidig samler den verdifulle ederdun, uten å bekymre seg om at de selv sannsynligvis aldri får anledning til å hvile på den. I fjor døde i Isfjorden den alment høyaktede olding Starostin, som hadde tilbrakt 32 vintre på Spitsbergen.

Kulden er her, ifølge enstemmige beretninger, bare sjelden sterkere enn i Lappland, som regel er det mildere her.



Vinternatten blir belyst med nesten uavbrudt nordlys, som brer seg fra vest til øst og erstatter dagslyset. Det som ofte gjør nordlyset virkningsløs er den temmelig vanlige klebrige tåken, da selv ikke reven forlater sitt hi. Men selv disse mørke dagene kaster ikke russerne bort. Så å si hver eneste av dem kan utføre et eller annet håndverk. Under tranlampenes lys arbeider de alle sammen enten for seg selv eller for sine kjære familier, som i de sydligere strøk ved Hvitehavet venter på deres tilbakekomst. Russerne vender tilbake fra Spitsbergen som fra et marked i en provinsby og bringer med til sine barn — ikke akkurat pepperkaker — men sko, tallerkener, skjeer, bånd, pelsverk og mye annet.

Spitsbergen er omtrent dobbelt så stort som Sveits. Nøyaktig kan man vanskelig beregne dets flateinnhold, da det er gjennomskåret av en mengde ennå utforskede sund, fjorder og bayer.

Lappene kunne sikkert leve minst like så godt her som i sitt fedreland. Deres viktigste behov — reinsdyr — finnes i store mengder på Spitsbergen. Dessuten kunne de drive fangst. Spitsbergen-farere ville sikkert med glede komme hit for å få fra lappene full last og til gjengjeld levere til dem mel, brennevin og byggematerialer. Til brensel har man nok av drivved, som kommer delvis fra Amerika, delvis fra Sibir. Det sies at på Spitsbergen finnes også stenkull, men sannsynligvis bare i meget beskjedne mengder. I allfall pleide hollenderne ta med seg kull, som de brukte i trankokeriene.

Spitsbergen er så å si bestandig herjet av vind. Dette naturens åndedrett tillater bare beskjedne snefall. Skulle sneen falle her i like så store mengder som i de nordligste deler av mitt fedreland, så ville de tre varme sommermånedene ikke strekke til for å tine bort sneen, som falt om vinteren, og vegetasjonen hadde ingen muligheter.

Imidlertid finnes det en rekke vakre blomster: f. eks. en hvit *Cerastium*, og den lette myrull — *Eriophorum*, som også kler våre tyske myrer med bløte fnokk. Særlig er disse egne hjemlandet for forskjellige *Saxifraga*er. Man finner også en treart — det minste tre av alle — den såkalte dvergpil. Dens topper

rager knapt opp over mosen, men også i de sydligere egne vokser den bare noen tommer over jorden. Her finnes det ingen torner, men heller ikke noen roser og ikke en eneste forglemmevej.

Det kan kanskje ha sin interesse å nevne at den norske geolog professor B. M. Keilhau deltok i ferden. Løwenigh disponerte skuten og lå startklar i Hammerfest, da Keilhau kontaktet ham for å få være med. Man må undres over grunnen til at Løwenigh ikke nevner sin fremstående norske reisefelle. — Red. anm.

# Fra Sverdrup-øyene til Svalbard

*Av*

*Helge Ingstad.*

Da jeg i 1930 kom tilbake fra et fire års opphold i arktisk Canada var det mange spørsmål jeg hadde lyst å drøfte med en annen nordmann som også hadde overvintret der i fire år: Vår store polarforsker Otto Sverdrup.

Jeg oppsøkte ham ute i Bærum og mitt møte med ham står klart for meg. Inntrykket av mannen svarte nøye til det bilde som stiger frem når man leser «På ski over Grønland». Akkurat slik måtte han se ut denne klippe av en mann som under Grønlandsferden holdt nattevakt på isflaket hvor Nansen og de andre sov, mens sjøen vasket inn og truet med å slå alt i smadder. Litt lut i ryggen, men ikke på en svak måte, en fortettet skikkelse. Fåmelt. Han var gammel nå og ganske trett.

Vi slo oss til på verandaen i annen etasje hvor det var langveis utsikt over Oslofjorden. Fruen serverte bringebær og vi begynte å prate. Under samtalen stod han for det meste, han stod der og så utover fjorden som var han trollbunnet av den. Det var sjømannen i ham. Jeg kjenner det fra gamle skippere i Bergen som kan sitte på en benk i Fjellveien fra morgen til kveld og bare se utover sjøen.

Sverdrup spurte om et og annet fra mine erfaringer blant indianerne i Nord-Canada og så kom vi inn på hans store ekspedisjon med «Fram» til de nord-kanadiske øyer hvor han over-



vintret i tiden 1898—1902. Da oppdaget han store deler av Ellesmere Land, Axel Heibergs Land osv., et område nesten så stort som Norge. Ekspedisjonen utførte et imponerende arbeide i retning av kartlegning, geologiske undersøkelser m. m. Ingen tidligere polarekspedisjon hadde vendt tilbake med et så rikt materiale.

Først snakker han litt om den store hvite arktiske haren som stundom morer seg med å hoppe på to og han kommer inn på de polarulvene han har skutt. Han bruker få ord, men det merkes at han gjenopplever villmarken. Så sier han brått: «Det store landet jeg den gang oppdaget og annekterte for Norge, skulle vært norsk i dag!»

Han forteller så at han forsøkte å få de ledende politikere til å ta de nødvendige skritt således at de nyopdagede land kunne legges under den norske krone. Det hele ville vært en enkel sak som ikke ville ført til store omkostninger. I det viltrike land kunne man med utbytte kombinert annekasjonen med fangstvirk-

somhet. Men politikerne bare trakk på skuldrene og svarte: Hva skal vi med et polarland. Så kom Canada og tok det hele. Sverdrup la ikke skjul på sin bitterhet.

Under mitt opphold i Ottawa hadde jeg drøftet Sverdrup-øyene med myndighetene og fått høre to ting av interesse. Det ene var at Sverdrup hadde fått et beløp av Den kanadiske stat, og videre at nordmenn ville få en mestbegunstiget stilling hvor det gjaldt jakt og fangst i de områder Sverdrup hadde oppdaget.

«Jo, jeg fikk da et mindre beløp,» sier Sverdrup, «det var for kartene mine og intet annet.» Jeg berører dette fordi det i disse dager er nevnt i utenlandsk presse at Canada kjøpte Sverdrup-øyene. Dette er ikke tilfelle og var heller ikke nødvendig. I og med at Norge ikke ville ha landet hadde Canada lovlig rett til annekasjon.

Jeg tok avskjed med den gamle viking der oppe på verandaen. Da jeg gikk stod han ennå og så utover fjorden. Samme sommer døde han.

Det land som Otto Sverdrup oppdaget og utforsket, men som norske politikere vraket, blir i dag regnet som den del av Canada som byr på de rikeste muligheter for olje. De store oljeselskaper er alt rykket inn og det er først og fremst Axel Heibergs Land interessen samler seg om.

Det vil antagelig gå to—tre somre med aeromagnetic, seismic og annet overflatearbeide før prøveboringer kan foregå. Det blir interessant å se hva disse fører til. Hvor det gjelder å finne frem til oljen må det jo alltid regnes med usikre momenter, på den annen side har amerikanske og kanadiske eksperter slik erfaring hvor det gjelder en forhåndsvurdering av mulighetene, at man neppe ville satset så meget som nå er gjort, med mindre man regnet med en meget stor sannsynlighet for rike oljefunn. Det ser ut som oljefolk har funnet nettopp det de letter etter i Axel Heibergs Lands basaltklipper og mektige hvelvinger av gips.

Det er for øvrig interessant å merke at den Canadiske regjering går i spissen for den økonomiske utviklingen der nord, til-



*De skraverte områder er Canadas sedimentære felt hvor rike oljeforekomster er funnet og hvor man venter å finne mer.*

rettelegger forholdene slik at privatkapitalen tør våge en innsats. The Department of Northern Affairs og Geological Survey of Canada kommer sterkt inn i bildet.

Jeg skal ikke her omtale de umåtelige verdier av gull, nikkell, kobber, jern, uran etc. som i de senere år er funnet i Nord-Canadas villmark, men innskrenke meg til noen bemerkninger om oljemulighetene. Disse er størst i et vidstrakt sedimentert område som strekker seg fra prærielandet i syd (oljekildene i Alberta, Normann Wells ved Mackenziefloeden etc.) til de arktiske øyer. (Se kart.)

Av særlig interesse er da de arktiske øyene og derunder Sverdrup-øyene. Utviklingen lengst der nord er det nye og uprøvede. I disse fjerne områder av nakent land og isfylt hav står man overfor en rekke vanskelige problemer som krever sin løsning. Men kanadierne mener å kunne mestre dem. De arbeider

med planer som vitner om fremsyn og dristighet, som peker hen på at noe ganske nytt er i ferd med å få sitt gjennombrudd i polarstrøkene.

Den kjente kanadiske oljeekspert E. J. Baltusaitis har gitt følgende uttalelse hvor det gjelder oljemulighetene på Canadas arktiske øyer: «Det vil være konservativt å ansette den olje som kan hentes opp der til 25 billioner bbl., det vil ikke være særlig optimistisk å regne med et tall på 100 billioner.» (Den frie verdens oljereserver anslås i dag til 232 billion bbl.)

Denne oppfatning ser ut til i det vesentlige å være akseptert av den kanadiske regjering og andre som skulle være eksperter på området. I dag er det ikke bare Sverdrup-øyene men også andre arktiske øyer der nord som blir undersøkt av geologer og prospectorer, på bakke og fra luften for å bringe oljemulighetene på det rene.

Kanadierne ser det omtrent slik: Forutsetningen er at oljeforekomstene svarer til forventningene, at boringene vil gi meget rike resultater. Transportproblemet vil så kunne bli løst ved å ta hypermoderne teknikk til hjelp, som nedenfor omtalt. Allerede i 1957 hadde den kanadiske regjering disse ting på det rene, om enn mangt og meget ennå ikke hadde fått sin endelige utforming. Det er her interessant hva R. Gordon Robertson, deputy minister for Northern Affairs, uttaler:

«Verdens befolkning er i dag grovt regnet 3000 millioner. Av disse lever 90 prosent i den nordlige hemisfære. Denne nordre halvdel av kloden omringer verdens minste osean — det arktiske.

Skulle noe hav i dag fortjene navnet «Middelhavet», er det dette, for den viktigste del av verden har sine kyster vendt mot det.

Det fjerne nord er langt fra oss, men geografisk sett er det nær den moderne verdens sentrum. Et «Middelhav» betydde rikdom for den gamle verden. Med nye tekniske hjelpemidler kan det få særlig betydning at vårt fjerneste nord ligger ved det «arktiske middelhav.»

I løpet av de senere år er det skjedd merkelige ting på det tekniske område som kan støtte denne krevende uttalelse. Meget



*«FRAM» ved Sverdrupøyene 1900—01.*

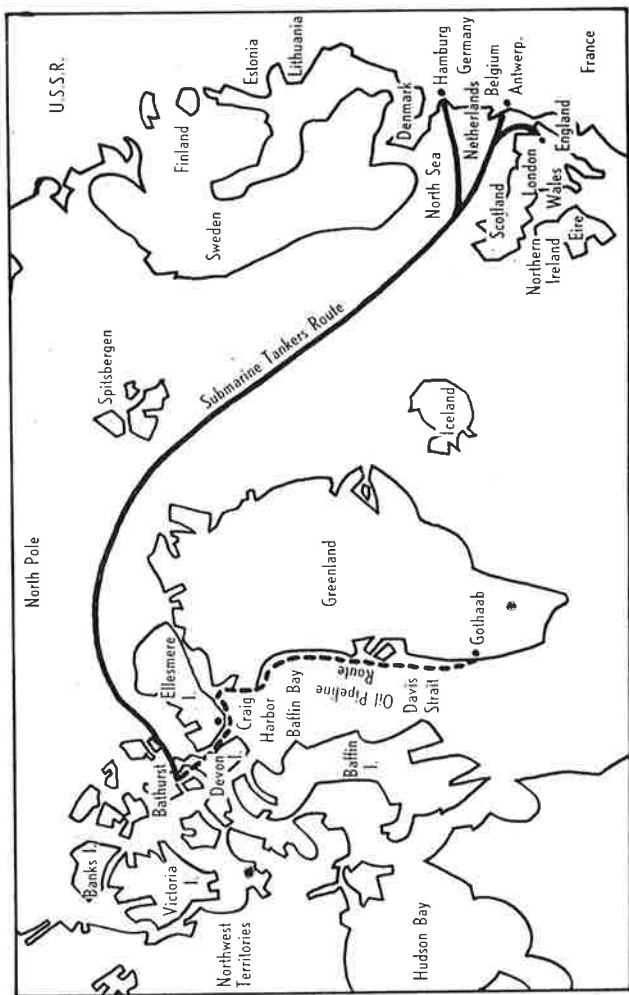
tyder på at vi må revidere vår oppfatning når det gjelder transportmulighetene i de arktiske strøk, ikke minst hvor det gjelder transportmulighetene til sjøs.

Blant de fremskritt som er av særlig betydning kan nevnes: Den atomdrevne isbryter. Russerne har allerede sin ferdigbygget, meget taler for at kanadierne og amerikanerne ligger hakk i hel på dette område. Amerikanernes atomdrevne undervannsbåt er en kjennsgjerning. Commander J. F. Calvert har med båten «Skate» foretatt flere vellykkete ferder under polarhavets isdekke. De er gjennomført med en forbausende presisjon.

Dette er forhold som tør få sin særlige betydning nettopp hvor det gjelder transport av olje fra de nord-kanadiske øyer. Markedet blir Nord-Europa. Man mener at oljen vil kunne transporteres dit på en eller flere av følgende måter:

Ved atomdrevne undervanns-tankbåter fra naboskapet av Sverdrup-øyene, nordenom Grønland og til de store nordlige





*Route for undervannstankbåter fra Sverdrupøyene til Nord-Europas havner.  
Plastik undervanns rørgate for olje fra Sverdrup-øyene til Godthaab.*

havnebyer i Europa, London, Hamburg, Antwerpen etc. Distan-  
sen blir ca. 3000 miles.

Ved plastiske undersjøiske rørgater (pipelines) fra Canadas  
arktiske øyer sydover langs Grønlands vestkyst og til Godthaab.  
Derfra med tankbåter til Europa.

Ved forsterkede tankskip hjulpet frem av isbrytere. (Atom-  
drevne.)

Hvilket transportmiddel som er mest hensiktsmessig, vil bli  
klart i nokså nær fremtid. En ekspert som Calvert — mannen  
som tok sin undervannsbåt tvers over Polhavet — mener det vil  
ta ca. 20 år før den atomdrevne undervannsbåt blir realisert som  
et frakteskip på forretningsmessig basis. Han legger vekt på at  
det vil koste meget å utdanne mannskap som mestrer det spesial-  
arbeide som driften av en undervannsbåt forutsetter.

Fremstående kanadiere mener at utviklingen vil gå fortere.  
Det er betegnende at regjeringen har mottatt et tilbud fra det  
britiske firma Mitchel Engineering Organisation om bygging av  
en 50 000 tonns 605 fot atomdrevne undervannsbåt — et frakte-  
skip. Den skulle ha en kapasitet på 28 000 tonn kargo og holde  
en fart på ca. 25 knopp.

Det samme firma meddeler at riktignok vil dette skip koste  
54 millioner dollar, men blir det bygget tre blir prisen pr. skip  
ca. 20 millioner. Jo fler det blir bygget, jo billigere blir de.

Den kanadiske regjering har visstnok ikke akseptert disse til-  
bud, men man er interessert og mener tydelig nok at det nye er  
like på trappene. Her er det også av betydning at den kanadiske  
regjering i 1959 har gått i gang med et stort oceanografisk pro-  
gram som blant annet tar sikte på oppmåling av havbunnen i  
det arktiske område. Den slags undervanns-kartlegging er et  
viktig grunnarbeide om atomdrevne undervanns-fraktbåter skal  
bli en realitet.

Det blir spennende å se hva den nærmeste fremtid vil bringe.  
Vil boringene på Sverdrup-øyene og andre arktiske øyer langt  
nordenom det kanadiske fastland føre til de store kvantum olje  
som man regner med? Og vil man make en langveis og van-  
skelig transport av disse rikdommer med undervannsbåt, plast-

iske rørgater eller tankskip hjulpet frem av atomdrevne isbrytere?

Jeg har stor tro på at kanadierne gjennomfører det de går inn for. De er ikke redd for å satse eller prøve det som er nytt. Og de har et våkent blikk for polarstrøkenes betydning i dag.

Dette bringer tanken hen på våre egne arktiske områder. Hva har vi gjort for å følge med i utviklingen hvor det gjelder å finne frem til de økonomiske verdier som måtte finnes for eksempel på Svalbard? Og jeg sikter her selvfølgelig til en innsats som svarer til vår økonomiske evne. Det er satset mye på kulldriften, og det er foretatt endel radioaktive undersøkelser, men har man etter moderne metoder gått inn for en systematisk undersøkelse av øygruppen med henblikk på å finne frem til og utnytte andre verdier som mineraler og olje? Fremtredende geologer har gjort gjeldende at det er muligheter for olje på østkysten, således vår fremste Svalbard-ekspert Adolf Hoel, videre J. M. Wordie, professor i geologi ved universitetet i Cambridge og dr. S. Siedlecki fra Polen.

Hvor det gjelder Svalbard er det særlig viktig at vi er våkne, for ifølge Svalbardtraktaten har alle signatarmaktene samme rett som Norge til å sikre seg utmål, drive grubedrift eller bore etter olje. Kort sagt: finnes det rikdommer i fjellene der nord, gjelder det å være forberedt og sikre seg utmål av land i tide.

Det er også verd å merke at i henhold til Svalbardtraktaten skal alle skatter og avgifter, som betales av norske såvel som utenlandske selskaper, utelukkende komme Svalbard til gode. Intet går til hovedlandet Norge. Det gjelder her et relativt beskjedent beløp og ingen 50 prosent som amerikanske oljeselskaper må erlegge i Arabia og andre steder i Østen. Et oljeselskap kan vanskelig bli gunstigere stillet enn på Svalbard.

I sommer leser vi i avisen at to utenlandske oljeselskaper har sendt folk til Svalbard. Tyskerne har også drevet undersøkelser i stor stil på østkysten av Svalbard de to siste somrer, og sterke rykter vil ha det til at det også her er oljen, som står bak. Såvidt jeg erfarer er det anmeldt mange funnpunkter, og det heter at de utenlandske selskaper sikrer seg de områder som er verd å ha.

Det sier seg selv at om utgiftene ved boringer ble i største laget for norsk kapital, så ville allikevel utmål av gunstige områder ha sin selvstendige verdi. Kunne nordmenn sikre seg slike arealer, ville dette muliggjøre et *samarbeide* med oljeselskapene. Det kunne bli et innbringende samarbeide som man kjenner fra Texas til Alaska.

Jeg har et langt liv i polaregnene bak meg og har alltid interessert meg sterkt for de økonomiske muligheter som måtte foreligge der. Det får være unnskyldningen for at jeg — selv om jeg ikke er bergverksmann eller oljespesialist — her trekker frem ting som i dag er høyaktuelle. Jeg tror det er mange som med meg undres over at Norge synes å stå som passiv tilskuer til «oljekrigen» på Svalbard.

Selv om jeg skulle ta feil, ville det sikkert glede mange med meg om rette vedkommende kunne gi oss en orientering.

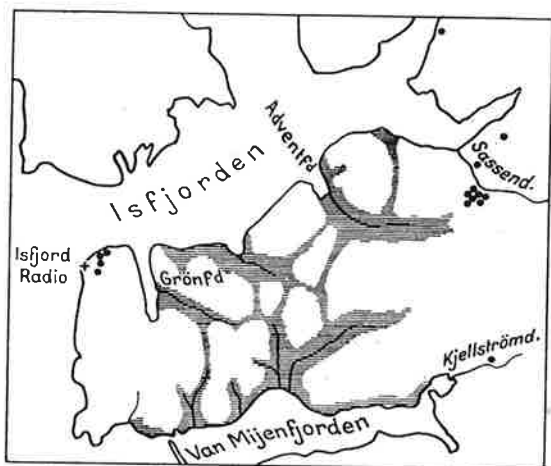
# Moskusoksene, en ny dyreart for Svalbard

*Av*

*Odd Lønø.*

Den 24. september 1929 kom S/S «Veslekari» inn Adventfjorden med 17 moskuskalver. Været var vinterlig med noe snø helt ned i fjæra. Kalvene ble satt i land i Hiorthamn (nå Moskushamn) samme dag. Kalvene ruslet rolig ut av kassene, bortsett fra en, som satte av gårde. Den mente vel den burde bruke friheten til å strekke litt på bena.

Initiativtakeren, Adolf Hoel, den gang lederen for Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøkelser, kunne nå puste lettet ut. Det hadde ikke vært så lett å få det hele til. Hoel hadde hatt konferanser med erfarne polarfolk, zoologer og botanikere som alle mente foretagendet burde bli vellykket. Men så var det å skaffe penger, og det var ikke lett. Svalbardskontorets ekspedisjon til Øst-Grønland hadde under ledelse av dr. A. K. Orvin fanget 8 årskalver sommeren 1929. Men en ville overføre flere kalver når en først gjorde eksperimentet, og disse måtte kjøpes. Moskuskalver var det rikelig med da tre fangstekspedisjoner fra Ålesund hadde vært på Grønland, og disse hadde flere å by frem til salg. Adolf Hoel klarte å få samlet inn kr. 15 000,—, derav var kr. 5000,— bevilget av staten. Resten var bidrag fra Norsk Jæger- og Fiskerforening og private. Av de private bidrag var kr. 5000,— fra minister Wedel Jarlsberg. Kronprins Olav var også interessert i saken og ga et bidrag. For kr. 12 000,— ble det kjøpt inn 10 kalver, så en i alt hadde 18 dyr.



*Skraverte områder viser moskusoksenes vanlige tilholdssteder. Prikker, enkelte observerte dyr.*

Ombord i «Veslekari» ble kalvene foret godt med fjellhøy og gitt vann morgen og aften. Det ble kjøpt inn 5 tonn fjellhøy i Ålesund til bruk under transporten og til foring på Svalbard. Dyrene sto på dekket i kasser som ble dekket godt til, slik at ikke dyrene skulle bli våte. En oksekalv som hadde sturet noe ombord, døde under transporten. På turen ble det forsøkt å gi dyrene noe havregryn, men dette ville de ikke ha.

Av de kalver som ble sloppet, var 6 stykker om lag 1,5 år gamle, resten var årskalver. Før de kom til Svalbard, var det ved kgl. resolusjon av 20. september 1929 bestemt at «Moskusfe (*Ovibos moschatus*) må det hele år ikke jages, fanges, drepes eller skades på Svalbard». Grunnlaget var nå lagt for å skape en bestand av det høyarktiske pattedyr, moskusoksen, på Svalbard.

Dyrene trivdes bra fra første stund. De ble sky straks etter utsleppingen, men holdt seg i de første årene stort sett innenfor en radius av 25 km fra det sted hvor de ble sloppet. Interesserte fra Store Norske Spitsbergen Kullkompani så til dyrene og la ut høy under husene ved det nedlagte Hiorthamn Gruver. Flere ganger ble høylageret besøkt av kalvene. Ingen av de 17 kalver

som ble sloppet, gikk tapt i de første 4—5 årene. Den tredje vinteren de levet på Svalbard, vinteren 1931—32, var svært ugunstig for dyrene med islagte beiter. Gamle gruvearbeidere mente at når de klarte den vinteren, så var det ingen fare for moskusoksene, for stort verre kunne det ikke bli.

Våren 1932 skjedde det en hadde ventet spent på — det ble født 4 kalver. Da det var bare 3 kuer som da var 4 år gamle, antar en at en av kuene må ha hatt tvillinger. Året etter ble det født 3 kalver, og senere er det sett kalver hvert eneste år. Men i 1933 omkom en av kalvene fra året før. Den ble stanget utfor et stup av en annen moskusokse, så tilveksten det året ble likevel bare to stykker.

Etter hvert spredte moskusoksene seg utover terrenget mellom Isfjorden og Van Mijenfjorden. Dette terrenget er det beste på Svalbard med mange daler med godt beite og forholdsvis få breer.

Det fortelles en interessant historie om en moskusokse som en vinter i 1930-årene ble sett på en naken rabbe oppe i lia ved husene i Hiorthamn. Den hadde brukket benet. Moskusoksen ble stående på samme plassen på tre ben i flere uker. Da det ikke var mat der, forsøkte noen å jage den ned, men det gikk ikke. Den forlot ikke plassen før benet var leget.

Det ble aldri holdt noen optelling av moskusoksene, men etterjuls vinteren 1936 ble det sett 30 dyr på samme sted. En antok da at bestanden var på ca. 40 dyr.

Alle på Svalbard, både gruvefolk og fangstfolk, vernet om moskusoksene, og det er, bortsett fra to tvilsomme tilfeller, ikke noe som tyder på at noen dyr er blitt skutt frem til august 1941 da Svalbard ble evakuert av russere og nordmenn. En liten garnison tyske soldater var på Svalbard fra 1941 til juni 1942. En vet med sikkerhet at en moskusokse ble skutt av en tysk offiser i denne tiden. Tyskeren tok nemlig hodet med til Norge og stoppet det ut. En kjenner ikke til flere tilfeller, men det er lite trolig at dette var den eneste som tyskerne skjøt.

Fra mai 1942 og ut krigen var det en norsk garnison her. En tid var det dårlig med forsyninger, og troppene skjøt sel, rein

og moskusokser for å supplere kjøttforsyningene. Etter opplysninger fra dem som var i garnisonen, ble det skutt 32 rein, hvorav noen var skadet. Av moskusokser vet en det ble skutt 19 stykker. Flere av dem som skjøt, forsikrer at det for det meste ble skutt okser for ikke å ødelegge bestanden for mye. Bare en ble skutt ved et ulykkestilfelle. Det var på Kapp Linné. Om høsten 1943 kom det et stort, loddent dyr mot vekten i mørket. Da dyret ikke stoppet, skjøt han en treser midt i pannen på dyret. Moskusoksen ble stående og vifte med hodet med den lysende treseren mellom hornene. Vekten gjorde helomvending og løp alt han orket inn i huset. Det var en historie han senere fikk høre mange ganger.

Da russerne evakuerte i 1941, slapp de løs 20—30 sledehunder som drepte en masse rein. Det ble funnet to døde, voksne moskusokser i terrenget i 1943 av de norske militære. De to dyrene, en i Lundstrømdalen og en i Semmeldalen, antok en at forvillede hunder hadde revet i hjel. Dette må ha vært enslige dyr som har blitt overfalt av en flokk hunder, ellers vet en at moskusoksen kan forsvare seg effektivt mot hunder og ulv. De forvillede hunder døde ut i 1945. Selv om enkelte dyr har falt som offer for de ville hundene, må en regne med at hundene ikke har gjort noen større skade på moskusoksebestanden.

En moskusokse er etter krigen ført til Russland. Til en av russernes anlegg på Svalbard kom det en gang en skadet moskuskalv. Denne ble tatt vare på, og russerne førte den til en zoologisk hage i Russland. Her døde den etter et par år. Den ble så utstoppet, og står nå på Zoologisk Museum ved Vitenskapsakademiet i Leningrad. Det var professor Anatol Heintz som fikk se det utstoppede eksemplar og fikk historien fortalt av museets folk. Det er aldri gitt noen tillatelse til utførsel av moskusokser fra Svalbard, men russerne har øyensynlig oppfattet kalven som sin eiendom fordi de tok vare på den.

Da en visste at moskusoksene var blitt sterkt etterstrept under krigen, fryktet en for at de var utryddet. De første meldingene etter krigen var heller ikke oppmuntrende. Bare noen få dyr var blitt sett. Det ble så smått tenkt på å få bestanden på fote igjen,



ved å overføre nye fra Øst-Grønland. Gleden var derfor stor da sysselmann Håkon Balstad kunne meddele i mai 1948 at folk fra Longyearbyen hadde i alt sett 34 moskusokser, derav 4 nyfødte kalver. Alt tyder på at dette må ha vært hele Svalbards bestand samlet på et lite område i strøket Skiferdalen—Faradalen.

Sommeren 1959 gjorde jeg et forsøk på å telle moskusoksene på Svalbard. Rundskriv med spørsmål om opplysninger ble sendt til norske og russiske anlegg. Terrenget langs nordsiden av Van Mijenfjorden og Bellsund ble gjennomløst til fots. Da moskusoksene ikke flytter seg meget fra dag til dag, er det en meget effektiv måte å telle dyrene på. Vi begynte inne ved Sveagruva og etter å ha vært en tur innover Kjellstrømdalen flyttet vi leiren stadig lenger utover mot Bellsund ettersom vi gjennomløste terrenget. Med noe hjelp av andre ble  $\frac{3}{4}$  av det området hvor moskusoksene holder til, gjennomløst. Den russiske konsul meldte at det ikke var sett moskusokser ved deres anlegg den sommeren. Det ble sett 36 dyr. Jeg vil anslå antallet av moskusokser på Svalbard i 1959 til ca. 50 stykker. Vi klarte ikke å komme helt inn i de innerste områder, og det kan kanskje innvendes at det er der moskusoksene holder til. Men det er neppe tilfelle. Noen engelske og norske vitenskapsmenn besøkte de innerste områder for noen år siden, men så ingen moskusokser der. I april 1959 ble hele området gjennomløst av helikoptere som lette etter beholderne fra den amerikanske satelitten Discoverer II. Major K. Lunne som ledet undersøkelsen, fortalte at det ble sett 14 moskusokser i alt. Værforholdene var ideelle de dagene ettersøkingen foregikk.

Kartet viser hvor moskusoksene holder til. Utenfor det skraverte området er det bare enkelte ganger observert streifdyr. Disse er merket av med punkter. To mann skal ha sett en flokk på 8 moskusokser i Billefjorden høsten 1946. Men det har aldri senere lyktes å få noen opplysninger om disse, så en antar at det er en feiltakelse. Utbredelsen i de østlige områder har en ikke sikker beskjed om, da det er så få observasjoner derfra. Moskusoksene holder til i de samme områdene som reinene. Et

merkelig unntak er at moskusoksene ennå ikke oppholder seg i Sassendalen, Svalbards beste reinterreng. Bare enkelte streifdyr er sett her. En flokk på 7 dyr som kom over Brentskaret fra Adventdalen, snudde og gikk tilbake etter et kort besøk i Sassendalen. Men dette må vel bare være en tilfeldighet, og når det blir fler moskusokser, så skulle en tro at Sassendalen blir en plass en kan vente at moskusoksene slår seg ned.

Av de 36 mokusokser som ble observert, var det bare 2 kalver. Det er en kalveprosent på 5,5. Reinen i de samme områder hadde en kalveprosent på 24. Men antallet av moskuskalver synes å være ualminnelig lavt i år (1959). Observasjoner fra andre år tyder på at ofte er den større, uten at noen pålitelige tellinger er gjort.

Moskusoksenes formering er dessverre liten. Hunnene kommer ikke i brunst den sommeren de har kalv og får derfor kalv høyst hvert annet år. I Alaska hvor det også er overført moskusokser fra Øst-Grønland, ble det et år (1936) ikke født en eneste kalv til tross for at det var 13 kjønnsmodne kuer i alderen 6 og 7 år. Året før og etter ble det født kalver. Det ser ut til at enkelte år uteblir kalvene, og en vet ennå ikke noen ting om grunnen til dette.

Som nevnt var det bare 5,5 prosent kalver på Svalbard sommeren 1959, men på Øst-Grønland var det et normalt år. Søren Richter fra Norsk Polarinstitut talte samme sommer 109 moskusokser, derav 15 kalver. Det er 13 prosent kalver, og dansken J. G. Jenov regner 15 prosent for normalt på Øst-Grønland.

Etter de observasjonene en har, ser det ut til at kalvene blir født på samme tid på Svalbard som på Øst-Grønland, nemlig i tiden fra slutten av april til først i juni. Døde kalver er så vidt en vet, observert 4 ganger. I tre av tilfellene er de omkommet ved et ulykkestilfelle. Som før omtalt, ble en stanget utfor et stup. En ble funnet drivende i sjøen, antakelig druknet i en elv og så ført til sjøs. Den 17. mai 1959 ble en kalv funnet gående alene i Adventdalen. To dager senere ble den funnet død. Den veide 9 kg, og var sikkert ikke mange dagene gammel. Kalven hadde diet moren. Alt tyder på at kalven hadde sklidd utfor

kanten av et platåformet fjell, hvor den oppholdt seg sammen med moren. Den hadde rutsjet en 200 meter ned på snøen, og moren hadde ikke funnet den igjen. Kalven hadde forsøkt å spise. I magen var det en liten grein av en vier, noe mose og lav, tilsammen 3—4 gram. En kalv ble funnet død oppe på snøen i mai måned for et par år siden. Dødsårsaken vet en ikke.

Overalt på Svalbard er det tundramark, og vegetasjonen består av mose med gress og blomsterplanter. Moskusoksen liker svært godt vier, men de artene som finnes her, er meget små og er ikke av noen betydning som for. Sammenlignet med Øst-Grønland hvor dyrene kommer fra, så er beiteforholdene bedre på Svalbard. Om sommeren kan vegetasjonen over store deler av Øst-Grønland skades av tørke, men det hender ikke på Svalbard.

De områder på Svalbard hvor moskusen holder til, blir ytterst sjelden besøkt av isbjørn, og det er aldri meldt om møte mellom disse dyr. Antakelig vil forholdet mellom isbjørn og moskusokse bli som forholdet mellom isbjørn og rein. Isbjørnen viser ingen interesse for reinen. Fangstfolk på Grønland forteller at isbjørnen ikke viser noen interesse for moskusoksen. En gang ble en isbjørn iaktatt mens den passerte en flokk moskusokser. Den gjorde en sving for ikke å komme for nær. Moskusoksene på sin side snudde ikke på hodet en gang. Bare et eneste tilfelle fra Grønland tyder på at isbjørnen har tatt moskusokse.

Utsettingen av moskusokser på Svalbard har vært vellykket. Grunnen til at det i dag ikke finnes flere enn omlag 50 stykker der, skyldes at den ble så sterkt etterstrebt under krigen. Det er to steder til hvor eksperimentet med å få nye, ville stammer har vært vellykket, og det er på Dovre og på Nunivak i Alaska. Derimot har det mislykkes i Sverige og på Island. I Norge har det også blitt satt ut moskusokser på Gurskøy ved Ålesund i 1924. De ble alle borte etter et par år uten at en vet grunnen. Det er mulig det var krypskyttere som var på ferde. Så lever det ennå (1959) noen moskusokser ved Hjerttind i Bardu av de ti som ble satt ut i 1948. De har aldri fått kalver.

Den siste overføring av moskusokser er foretatt i Amerika

til Vermont nord for New York. Der er det i fjellene en forsøksstasjon hvor amerikanerne nå skal lage husdyr av moskusoksen. I 1954 og 1955 ble 7 moskuskalver overført med fly fra tundraen i Canada. Her vil de først og fremst ta sikte på ullproduksjon. Moskusoksen har nemlig en av verdens fineste ullsorter, og den er også krympefri. Det har vært gjort forsøk med moskusull i Norge også, men en fant ut at den ikke ville få noen betydning da en ikke klarte å rense ut de strie dekkhårene. Men amerikanerne har selvfølgelig alt løst det problemet. De bare sender ullen som de plukker av moskusoksene i store flak, gjennom maskiner som renser cachmere ull. Ut kommer det nydelig moskusull fri for dekkhår. Det har allerede lyktes å temme dyrene, og de er blant de tammeste på hele farmen. Eksperimentet synes å være meget vellykket, og kalver er allerede født. Planen er senere å føre dyrene over til andre forsøksstasjoner som så skal drive avl.

# Tilfredstillende utbytte av selfangsten i de senere år

*Av*

*Jobs. Sellæg.*

Våre selfangere kan glede seg over et stort sett tilfredstillende utbytte i årene etter krigen. Særlig har det vært gjort gode fangster siden 1950.

Grunnen til økingen i fangsten er flere. Vi har fått større og bedre farkoster enn tidligere. Newfoundlandfeltet hvor det særlig har vært drevet fangst etter krigen, har vist seg å være et meget godt fangstfelt, og store moderne skuter driver i dag fangst der.

Vesterisen har også gjennomgående gitt et godt utbytte. Prisene på skinn og spekk har i de fleste år etter krigen vært tilfredsstillende.

Men dessverre er ikke horisonten skyfri.

I Canada vil en utvidelse av fiskerigrensen til 12 mil gjøre slutt på vår selfangst der. Vi regner imidlertid alle med at Norge, såfremt Canada utvider fiskerigrensen, vil kunne få en overenskomst med Canada som vil gjøre det mulig for våre selfangere å fortsette fangsten der.

Når fangstene i Vesterisen etter 1946 har gitt et godt utbytte, skyldes dette i første rekke fredningen av dette felt under krigen. Våre vitenskapsmenn er nå av den oppfatning at bestanden er overbeskattet, og det er derfor utferdiget endel restriksjoner på fangsten i Vesterisen, Nordisen og Østisen.

Det har også vært litt av et sjokk for våre selfangere at sovjetrussiske skuter nå også driver fangst i Vesterisen hvor norske fangstfolk har vært enerådende i lange tider.

Selfangstrådet har allerede i 1955 vedtatt at fangsten i Danmarkstredet bør opphøre. Fangsten her foregår på den voksne bestand av klappmyss. Ca. halvparten av de fangete dyr er hunner.

Som kjent har det vært stor strid om dette spørsmål, men både Selfangstrådet og fiskeriadministrasjonen har ment at det var riktig å gi de selfangere som driver på dette felt, en overgangstid.

Det har vært forutsetningen at fangsten skulle ha opphørt i 1959, men det er nå gitt tillatelse til fangst på dette felt også i 1960.

#### *Selfangsten i årene 1957—1960.*

I 1957 ble det fanget i alt 208 000 sel til en verdi av 12,7 millioner kroner og i 1958, 261 000 sel. Verdien av fangsten var i 1958 over 17 millioner kroner.

Også 1959 var et godt år for selfangsten. Det ble i alt fanget 295 000 dyr til en verdi av nesten 21 millioner kroner. 67 skuter deltok i fangsten, og noen av disse gjorde flere turer.

På de forskjellige felter var utbyttet:

	Newfoundland	Vesterisen	Nord. isen	Østisen	Danmark- stredet
	stk.	stk.	stk.	stk.	stk.
Grønlandssel	217 715	30 713		8 543	
Klappmyss	3 430	27 218		3	6 480
Storkobbe	1	3	920	51	
Snadd			189	4	
Isbjørn	1	3	123		1

Det var gunstige fangstforhold på Newfoundlandfeltet. Utbyttet av fangsten av grønlandssel var meget tilfredsstillende på

dette felt. Det samlede verdiutbytte var over 12 millioner kroner, over det dobbelte av verdien i 1958.

I Vesterisen var det vanskelige isforhold, og det ble fanget et betydelig mindre antall dyr enn i 1958.

7 fartøyer drev fangst i Danmarkstredet. Den samlede fangst var 6481 dyr til en verdi av ca. en halv million kroner. Også på dette felt var det meget is og vanskelige fangstforhold.

I Nord- og Østisen var den samlede verdi av fangsten på 600 000 kroner.

For 1960 foreligger det pr. 15. juni 1960 bare foreløpige oppgaver. En rekke skuter i Vesterisen har således ennå ikke sendt sine fangstoppgaver.

På Newfoundlandfeltet ble det i alt fanget 127 000 dyr til en verdi av 6,5 millioner kroner, altså betydelig mindre enn i 1959. Det var i år meget vanskelige fangstforhold på dette felt.

De foreløpige tall for Vesterisen viser en fangst av 44 500 dyr til en verdi av 6 millioner kroner.

I Østisen ble det fanget 7500 dyr til en verdi av 400 000 kroner.

Den samlede fangst pr. 15. juni 1960 utgjorde 179 000 dyr til en verdi av 12,8 millioner kroner.

# Den nye direktør for Norsk Polarinstitut

*Av*

*Helge Ingstad.*

Norsk Polarinstitut har fått en ny sjef, dr. Tore Gjelsvik. Han er født i Bodin 1916, ble student i 1936 og tok seks år senere matematisk-naturvitenskapelig embedseksamen med matematikk, kjemi og fysisk geografi som bifag og mineralogi og petrografi som hovedfag. I 1946 og 1947 var han Research Fellow ved Harvard University med professor Tronstads stipendium, og fra 1952 var han statsgeolog ved Norges Geologiske Undersøkelser til han tok avskjed i mai i fjor.

Som statsgeolog arbeidet han vesentlig i nordlige strøk, i Troms og Finnmark.

I 1955—56 var dr. Gjelsvik etter oppdrag av F. N. utsendt ekspert til Tyrkia, hvor han fungerte som rådgiver for regjeringen.

For to år siden var han i tre måneder rådgiver for Burmas geologiske undersøkelser ved planlegging av prospektering av uran og andre råstoffer for atomenergien.

Vi har fått i spissen for vårt viktige institutt en mann som er usedvanlig vel kvalifisert for stillingen. Her tenker jeg ikke bare på hans vitenskapelige utdannelse og omfattende geologiske erfaring i inn- og utland, men ikke minst på hans dype interesse for oppgaven og hans evne til å administrere.

Det siste er særlig viktig, for ved Norsk Polarinstitut kreves noe mer enn ved de kontorer hvor bare de gamle hjul går rundt. I dag melder det seg en rekke spørsmål i polarlandene av bren-





*Tore Gjelsvik.*

nende aktualitet for oss, og nye dukker stadig opp. For å mestre dem kreves blant annet en fast hånd og fremsyn.

Norsk Polarinstitutt har i høy grad ansikt utad. Utlendinger søker til kontoret og direktøren vil måtte representere vårt land ved utenlandske konferanser av mange slag og hvor betydelige interesser kan stå på spill. Det er da bra å vite at Norsk Polarinstitutt har en leder som er vant til å gjøre seg gjeldende i internasjonalt miljø.

At dr. Tore Gjelsvik er den rette til å føre videre frem vårt viktige polararbeide på bredt naturvitenskapelig grunnlag er ikke tvilsomt. Forøvrig skulle det ikke forundre meg om han bringer splinter nye planer i marken.

Det er all grunn til å tro at samarbeidet med instituttets mange dyktige vitenskapsmenn og andre fagfolk der vil gli lett. Det ser ut som direktør Gjelsvik allerede har tatt opp viktige spørsmål som gjelder dem. I et intervju uttaler han at han vil søke å skaffe dem bedre hus og arbeidsvilkår. Og det er virkelig på tide at det blir gjort noe her, både hvor det gjelder å skaffe nye kontorer og anstendige lønninger for den hardt arbeidende stab.

Men om den nye sjef skal bli istand til å fremme sine planer på de forskjellige områder, vil i høy grad bero på om de bevilgende myndigheter forstår hva det her gjelder.

Jo, det blir nok av krevende oppgaver ved Norsk Polarinstitutt, men ledelsen er i trygge hender.

## Litt om hvalfangsten i Antarktis og dens framtid

(Bygget på *Norsk Hvalfangst-Tidende.*)

Den norske hvalfangst var gjenreist innen den ramme forholdene tillot i sesongen 1948—49. Da kunne vi på ny operere med 10 flytende kokerier i Sydishavet. Senere er to av de eldste kokerier trukket ut av fangsten. I sesongen 1959—60 var 8 kokerier og 70 hvalbåter i drift. Fangsten var 588 450 fat hvalolje, som svarer til 31,7 prosent av totalproduksjonen det år. — Japan kom første gang med i sydhavsfangsten i sesongen 1934—35. Det sluttet seg ikke til de internasjonale avtaler som ble inngått noen år senere. De japanske ekspedisjoner fanget fredete hvalarter og overholdt ikke den fastsatte fangsttid. Det var de internasjonale avtaler og de begrensninger disse påla de norske og britiske hvalfangstselskaper, som gjorde det mulig for Japan å bygge opp en hvalfangstindustri. I sesongen 1959 1960 opererte Japan med 6 hvalkokerier og 69 hvalbåter og produserte 551 255 fat hvalolje, svarende til 29,7 prosent av totalproduksjonen det år. — Hollenderne begynte hvalfangsten i Sydishavet høsten 1946. De brukte en tankbåt som var ombygd til flytende kokeri. I 1955 ble fartøyet skiftet ut med et meget stort nybygd kokeri, som bærer det tradisjonsrike navn «Willem Barendsz». Den nederlandske stat har garantert det selskap som driver fangsten, tilskudd slik at det kan gjennomføres rommelige avskrivninger og sikres fortjeneste som også dekker utbytte til aksjonærene. — Russerne opptok også hvalfangst i Sydishavet høsten 1946. De brukte et tidligere tysk hvalkokeri, som de hadde fått som krigsbytte. Det fikk navnet «Slava». I fjor fikk

russerne et stort og moderne kokeri «Sovietskaya Ukraina», i høst skal det visstnok komme et liknende og russerne har planlagt videre utvidelse av hvalfangsten.

Den pelagiske hvalfangst i Sydishavet foregår i de enorme havområder som strekker seg rundt hele sydpolkalotten mellom 50 og 70° sørlig bredde. Områdets størrelse blir bedre illustrert ved å si at på den nordlige halvkule ville det strekke seg rundt hele jorden fra sydspissen av England til Norkapp i nord. Selv om fangstfeltene er kolossale i utstrekning, er den råstoffkilde som hvalen representerer ikke uuttømmelig. Det har tidligere vist seg at andre mer begrensede felter er blitt ulønnsomme, fordi hvalbestanden ikke har tålt beskatningen. Det samme vil bli tilfelle i Sydishavet hvis beskatningen over en lengre periode blir for stor. Det er nedlagt et stort vitenskapelig arbeide for å skaffe materiale og finne metoder til å beregne den beskatning som hvalbestanden i Sydishavet skulle kunne tåle. Noen alminnelig hvaltelling lar seg selvfølgelig ikke foreta, man mener imidlertid å kunne komme langt ved hjelp av mere indirekte data. I tidsrommet 1932 til 1956 er det merket omkring 5500 blåhval, finnhval og knølhval. Til og med 1952 var vel 300 merkede hval fanget igjen. På grunnlag av dette materiale har man fått utvidet kjennskapet til hvalens vandringsforhold og har også fått viktige opplysninger om dyrenes aldersforhold.

Spørsmålet om bevaring av hvalbestanden kom etter hvert sterkere inn i bildet. Fangstbegrensning var den eneste utveg og de to gamle hvalfangstnasjoner Norge og Storbritannia gikk her i spissen.

Etter annen verdenskrig kom spørsmålet om fangstbegrensning inn i fastere former ved at Den internasjonale hvalfangstkonvensjon ble vedtatt i 1946. Konvensjonen ble tiltrådt av i alt 17 land. Dens formål var å bevare hvalbestanden og derved muliggjøre en rasjonell utvikling av hvalfangstnæringen. Det har imidlertid vært vanskelig å komme til full enighet og hvalfangstens fremtid er problematisk.

Hvalfangsten har vært en betydelig faktor i norsk næringsliv og har skaffet beskjeftigelse til mellom 6 og 10 000 mann

på hvalfeltet. Det er langt flere nordmenn enn folk av andre nasjoner, som er tradisjonsmessig bundet til hvalfangst som yrke.

Inntil annen verdenskrig var verdien av norsk hvalfangsts totalproduksjon noe over 1700 millioner kroner, og i de 15 etterkrigsår ca. 4000 millioner kroner. Tallene sier imidlertid ikke alt. For et lite land som Norge har hvalfangsten relativt sett en meget større betydning enn den har for andre større og rikere land som driver hvalfangst. Ingen andre nasjoner har så sterke grunner som Norge til å ønske hvalfangsten bevart som en varig næringsgren.

Om det lykkes vil de aller nærmeste år vise.

# Carl Evensen's Eftf.

*SKIPSHANDEL*

TOLLBUGATA 4 — OSLO

Tlf.: 42 00 12 - 42 15 20 - 42 56 76

Etter kl. 17: 53 43 69 - 41 42 09 - 44 77 41

Telegramadresse: «Evengros» — Etablert 1865

## Blant hvalros, sæl og bjørn i 32 år

*Fra Waldemar Kræmers dagbok.*

*Waldemar Kræmer omkom — som kjent — under M/K Enighets dramatiske drift i Svalbardhavet vinteren 1946-47. Kræmer hadde 50 års ishavsliv bak seg, først som selfanger og ishavsskipper, senere som overvintrende fangstmann. Han var ishavsmann med liv og sjel, her var han hjemme. Vi har tillatt oss å hugge noen utsnitt av en journal han har etterlatt seg.*

Det var i 1895 jeg reiste første gang paa ishavet, 11 aar gammel, med D/S Victoria. Reder Mr. Arnold Pike fra London, Skipper Nilsen fra Arendal.

Min far Søren Kræmer var islods, og hadde talt med Rederen og Skipperen om han fik tage mig med. Nogle dage før avreisen kom han og sa at jeg skulde gaa til Skomakeren og ta maal av søstøvler og at jeg skulde faa være med nu i skoleferien.

Ja det blev livsprang avgaarde til skomakeren og paa veien fortalte jeg det til alle mine kammerater at jeg skulde reise. Min mor stælte istand gode klær, saa jeg saa ut som en liten sømand, da vi startet den 14 Juli fra Tromsø.

Vi styrte ut Kvalsund og ankret i Melvik for at gjøre sjøklar. Der var meget at ordne med da fartøiet var nybygget i Arendal og det var hendes første tur til isen. Der skulde arbeides aarer, harpunstenger, hakapikskafter, slipes kniver og annet til baatene. Vi hadde 4 fangstbaater og fartøiet var 210 brutto R. tons.

Vi laa der i To dager, rederen tok mig med ut og fisket og sjøt fugel, han holdte av barn saa jeg hadde det rigtig storartet. Gik da ut tilsjøs den 17 Juli, vi hadde fint veir haldelen av turen, men da fik vi en del sjøgang og storm. Jeg var lit sjøsyg, men blev snart frisk.

Min far spente en line paa agterdækket melum gelendrene saa jeg kunde holde mig fast. Han sa at jeg ble god kar naar jeg holte mig oppe i luften og det viste sig. Reisen varte 6 dager over havet, kom under Sydkap Spidsbergen, derfra gik vi ind Storfjorden og ankret i Valerspynt-havnen. Der var vi paa land en tur. Fjorden var isfri, vi gik da ostover til Hopenøen, traf drivisen ut for Menkisøerne, fik flere Storkobber og Bjørner der. Gik da lengere ost over, var da saa langt fra Hoppenøen at vi kunde ikke se den. Der traf vi sæl paa isen, vi fik 600 ungsæl. Jeg fik være med paa baaten som Pike førte, det var omtrentlig 17de Mai for det var skur alle steder. Fin veir og solskin, fik lære og flaa og det gik bra, da det ikke er noget vanskelig arbeide, da spækket følger med skindet. Vi gik da derfra op mod Kong Karls land, fik der mange bjørner. Alle bjørnene sjøt rederen selv, da der ikke var orntli fangsttur. Det var bare en sporttur for ham, ingen av folkene hadde part av fangsten, de hadde bare hyre for maaneden.

Vi for da og krydset isen frem og tilbake i Olaga strædet, sjøt mange storkobber og bjørn. Isen laa fast op mod Hinlopenstrædet saa vi kom ikke til N.O. landet som blev forsøgt mange ganger. Vi var oppe i Blaa fjorden og sjøt 37 Ren, der var 2 baater fra Jagt «Godtfrid» og sjøite «Søvik». Disse fartøier laa ankret i Thymer Strædet og hadde skut en hel del ren. Vi gik derfra ut til isen og se mere efter bjørn, vi fik da igjen flere bjørner, deriblant 5 levende unger. Vi styrte da hjem til Norge og kom den 14de september til Tromsø. Rederen var svært fornøiet av turen da han hadde skut 28 bjørner. Jeg fik 30 kroner som hyre som kom aldeles uventene. Da jeg traf mine kammerater maatte jeg fortelle dem om mine merkværdige oplevelser, og dem var med ombord og saa di levende bjørneunger.

10/4 1915. Om morgenen begynte vi å gaa ind Hvitehavet i spret is for at se om selen laa paa isen lengere ind. Klokken 6 om eftermiddagen var vi Ost av Lomboski, 12 mil av. Men ingen sel at se. Vi saa da to Russefartøier i O. S. O. av os. Vi stoppet og laa i stille. Klokken 8 em. kom begge Russefartøier til os og

lagde sig omtrent 30 meter fra os. Det var Dampkutter Andromeda og en motorkutter. Skipperen ombord på Motorkutteren kjænte jeg godt, han var gift med en Tromsø Dame. Efter og ha lagt nogle minutter ved siden av os, bad han mig ombord. Jeg firte baaten og roede ombord. Samtidig roede Skipperen fra Andromeda ogsaa ombord til Kutteren. Da jeg kom op på Dækket komanderte Skipperen at min baat skulde fjærne sig fra skibssiden, og til mig for han med knytnæven op i ansigtet og mente at jeg stjal sel fra dem og nu var jeg arestert og skulde komme i Kahytten og se papirer på at di var opsyn paa Hvitehavet. Jeg tog det med ro og spurte om han var galen og sagde at jeg tænkte det var paa Selskab han ropte mig ombord. Jeg sagde ogsaa at jeg hadde vært praiet av Vagtbaat «Bakan», men ikke paa saadan maate naar jeg ikke fangstet. Jeg mente at jeg hadde laav at gaa ind for grensen og se mig om hvorledes isen laa og om det var meget sel inde i Hvitehavet.

Jeg forstod ikke de papirer han viste frem. Skipprene talte da en hel del sammen.

Saa spurte skipper Dekin, fører av motorkutteren, om jeg vilde rope ombord til mine folk at de skulde komme med alle patroner og gevær vi hadde. Jeg svarte at det gjorde jeg ikke og dem hadde ingen ræt til at røve min amution og grunden til denne opførsel mot mig var væl at di hadde lite patroner selv. Han gav da ordre til sit mandskab at disse skulde ro ombord i «Frithjof» og hente Geværene og patronene. De roede to baater fulde av Russer og tog alle gevær og patroner fra os. Mine folk ante det ikke, de hadde ellers gjemt en del amution og geværer unna. De spurte mig da om jeg vilde gaa godvillig med op til Jokanski. Jeg svarte at visst dem vilde slippe mig ombord, skulde jeg følge med.

Fik da ro ombord, klokken var nu 9 aften. Jeg tænte ikke signalene, stille og fint vær var det. Begynte at gaa igjenum spret is, Andromeda fremst og vi efter og motorkutteren efter oss. Andromeda gik meget bedre end vi, men motorkutteren hadde omtrent samme fart som os. Da vi kom tværs av Cap Sviatoi Nos hadde vi bare en isstrimmel at gaa igjenum. Det

begynte at blaase av West, vi lagde da alle seil klar til at sætte og forsøge at seile fra dem, naar vi kom klar isstrimmelen. Vinnen frisket og da vi kom kar isen og Andromeda satte kurs for Jokanski, strækte vi alle seil og la Nord over for fuld damp og seil. Da Russefartøiene saa dette begynte de at gaa efter, men de blev stadig agter og tilslut saa vi ikke lysene. Neste morgen var Russerne ikke at se og vi var godt klar grensen. Vinnen gik til S.W. og begynte at løie. Jeg bestemte mig nu at gaa nord langs iskanten, for at treffe fartøier for muligens at bli hjulpen med gevær og mution, da jeg ikke hadde lyst til at gaa til Norge i den beste tid for fangst. Vi hadde da 1800 sel.

Ut paa eftermiddagen begynte vi at træffe paa fartøier som laa langs kanten. Jeg traf da paa prægtige karer som hjalp mig med Amution og Geværer, Ingvald Svensen, fører av D/S Laura, Peder Pedersen, M/K Sleipner av Tromsø, D/S Altenfjor av Alten og 2 Hammerfestmotorkutre. Vi krydset nu i isen nord for K. Kanin til den 16 April, men saa ingen sel. Begynte at gaa langs iskanten ind Hvitehavet, da vi kom paa 68° 40' nbr. og 42° l. o. fik vi se begge Russefartøiene og at de hadde sel paa isen. Skytteren og jeg blev da enig om at vi skulde gaa op over til dem og fortelle vi hadde vært i Vardø.

Vi dampet med fuld fart og gik like ind til siden av Motor-kutteren, alle hans baater var roen i fangst. Andromeda laa litt lengere ind i isen og holdte paa at fangste. Sel var det i massevis. Jeg ropte da til skipperen at vi hadde været i Vardø og vi hadde talt med den Ruiske Consul og at han sagde at di hadde ikke laav og tage Patroner og Gevær fra os, og at jeg maatte nu faa det tilbake. Skipperen svarte da at dem hadde levert al Amution og gevær i Jokanski og spurte hvorfor jeg rømte fra dem. Jeg svarte da om han trodde vi var saa dum som dem og gav ham orntlig sjend. Han spurte mig da om di fisket godt i Vardø. Jeg svarte, saaledes som vi nu skal fiske sel og saa dampet vi op til hans Båter og gjorde fortræd. Vi fangstet og fik 400 sel i det slag. — Andromeda gik da til kutteren for at høre nyheter og saa dampet dem ind Hvitehavet.



# Arktisk Forening, Tromsø

*Litt om dens virksomhet ved formannen Fritz Oien.*

Tanken å lage et forum hvor man i fellesskap kunne drøfte spørsmål og problemer i forbindelse med polaregnene og deres utnyttelse, førte til at Arktisk Forening ble dannet. Han som gjorde opptakten og fremfor noen andre førte tanken frem til virkelighet, og senere i 9 år var den drivende kraft i foreningens virke, var avdøde kjøpmann Johan Hagerup, Tromsø.

Foreningens nærmeste arbeidsoppgaver er i det vesentligste samlet i følgende punkter:

I. Samarbeide med Sentraladministrasjonen og de eksisterende vitenskapelige og faglige institusjoner som har virkefelt i polarområdene. Jeg nevner bl. a. Norsk Polarinstitut, Fiskeridirektoratet, Selfangstkommissjonen, Departementene for Fiske, Industri og Skipsfart. Arktisk Forening stiller her til rådighet den store sum av innsikt og praktisk erfaring som foreningens medlemmer representerer.

II. Arbeide for hensiktsmessige ekspedisjons- og hjelpefartøyer, kartlegging og telling av selbestanden fra fly.

III. Regelmessig rutefart på Svalbard fra Nord-Norge.

IV. Fremme av turisttrafikken på Svalbard, bl. a. ved stasjonering av passende mindre fartøyer på Svalbard i sommerhalvåret for turistselskaper som vil oppleve litt mer av landet.

V. Arbeide for fast flyrute Norge—Svalbard.

VI. Fremme av fiskeriundersøkelsene, særlig i det østlige Barentshav og langs Øst-Grønland.

VII. Opprettelse av peilestasjoner på Svalbard, Bjørnøya og Jan Mayen.



*Johan Hagerup.*

Foreningen har statsstøtte til fremme av sin virksomhet. Noe av det vi har oppnådd: Gjenopptaking av «Lyngen»s sommer-  
turer til Svalbard. Postfly om vinteren til grubeanlegg, radio-  
og met.-stasjoner, overvintrende fangstfolk og utposter, og uten-  
landske ekspedisjoner, for bare å nevne den Svensk-Finsk-  
Sveitsiske I. G. Y.-ekspedisjon til Nordaustlandet og den Polske  
I. G. Y.-ekspedisjon til Hornsund. Foreningens formann har vært  
disse ekspedisjoners offisielle kontaktmann. Vi har også forlangt  
hjelpfartøy under fangstsesongen i Vesterisen med fast lege-



*Oberst J. Fletcher og Fritz Øien.*



*Fra Arktisk Forenings fest for bjørnekongen Henry Rudi på 70-års dagen. Stående: jubilanten tilv., Leif Brox tilh. Sittende: Reinhardt Didricksen (85 år) tilh.*

tjeneste ombord. Videre vil jeg nevne innsamling av isobservasjoner for utarbeidelse av iskartter, innsamling av materiale for trikinundersøkelser m. m. Foreningen har også innsendt motivert forslag til Kommunaldepartementet om innføring av syke- og arbeidsledighetstrygd for arbeidstakere på Svalbard. Vi har også fremmet utgivelsen av et hefte om førstehjelp for fangstskuter, og isbryterspørsmålet er viet stor oppmerksomhet. Likeledes er uttalelser om fangst- og fredningsspørsmål avgitt.

Av saker som er under forberedelse vil jeg nevne: reising av et Ishavets Hus i Tromsø med en sal for en fast polarutstilling i nær tilknytning til Tromsø museum. Vi ser det også som en viktig oppgave å få ansatt en fast sekretær med kontor.

Arktisk Forening har i alle år drevet en utstrakt opplysningsvirksomhet med foredrag og film i Nord-Norge.

Foreningens møter har vært godt besøkt og har budt på mange interessante foredrag. Professor Harang har fortalt om satellitter, journalist Toralv Lund om Svalbard og forholdene deroppe, og overvintrerne Henry Rudi, Arthur Oxås og Wanny Woldstad har med stort fortellertalent skildret mørketid og fangst. Videre vil jeg bl. a. nevne «Maud»-mannen Olonkin som fortalte om Roald Amundsen og Olaf Jakobsen som viste en praktfull fargefilm og holdt et fengslende foredrag om en jaktur med «Havella»; videre statsmeteorolog Olav Syse som redegjorde for de meteorologiske forhold i Vesterisen og disponent Helge Jakobsen som ga en orientering om markedsforholdene og avsetningsmulighetene for årets ishavsprodukter.

Vi har også hatt flere berømte utenlandske foredragsholdere. Jeg nevner her bl. a. oberst Joe Fletcher, den første sjef på den flytende amerikansk isøy-stasjon T-3, dr. Paul Siple, admiral Byrds høyre hånd på mange ekspedisjoner og den første sjef på Amundsen-Scott basen på Sydpolen, videre sjefen for det sovjet-russiske polarinstitutt Nicolay Volkov.

Jeg kunne ennå nevne flere saker hvor Arktisk Forening i større eller mindre grad har hatt en finger med i spillet, men plassen tillater det ikke. Vi følger med, for Tromsø er den store utfallsport til vårt ishavsrrike. Det er her det foregår.

## Smånytt fra polarfronten

### *Nådde Byrd Nordpolen?*

Dette spørsmål stiller Gösta Liljequist, meteorologi-professor i Uppsala, i en artikkel i det kjente fly-tidsskrift «Interavia» (No. 5, 1960). Utgangspunktet er den påfallende korte tid Byrd brukte på flukten fra Kings Bay til Polen og tilbake (ca. 15½ time), samt den betraktelige forskjell i anvendt fly-tid på henholdsvis frem- og tilbaketuren (ca. 1½ time).

Liljequist forsøker først å fastlegge flyets marsj-hastighet. Oppgaver over den tid Byrd's fly, «Josephine Ford», og andre fly av samme type har brukt på forskjellige distanser, danner her et godt grunnlag. Han kommer frem til at marsj-hastigheten ikke kan ha oversteget 75 knots (eller ca. 140 km pr. time), alle forhold tatt i betraktning. For å ha kunnet gjennomføre flukten med denne hastighet, må Byrd i gjennomsnitt ha hatt en medvind på ca. 5 knots på turen mot Polen, og likeledes en medvind på ca. 22 knots på turen tilbake til Kings Bay. Selv om man ikke uten videre kan si at så velvillige vindforhold er umulige, kan man nok trygt karakterisere dem som en temmelig usedvanlig gunstbevisning fra værgudenes side. Går man imidlertid et skritt videre og tar for seg værkartene for det aktuelle tidsrom, slik Liljequist gjør det, synes Byrd's prestasjon å nærme seg i betenkelig grad det umulige. Det viser seg at det mellom Svalbard og Polen etter all sannsynlighet bare kan ha forekommet lave til moderate vindhastigheter (10—20 knots), og vindretningen må ventelig ha ligget mellom aust og sør den vesentlige del av strekningen. Ut fra det materiale som foreligger, synes det derfor å være «mot det umulige grensende usannsynlig» at den gjennomsnittlige vindkomponent i flyretningen kan ha kommet opp imot den verdi som er angitt for tilbaketuren.

Nå kan det saktens diskuteres om det er så forferdelig viktig enten Byrd nådde helt til polpunktet eller ikke. Prestasjonen hører vel hovedsakelig hjemme på det sportslige plan. Men den meteorologisk-aeronautiske side ved saken er like fullt meget interessant.

V. H.

*Den gamle garde tynnes ut.* Med Sir Hubert Wilkins som døde 70 år gammel i 1958, er en av vår tids mest fargerike polarforskere gått bort. Han ville leve livet spennende og det oppnådde han i fullt monn; men Wilkins var også realist og gjennomførte oppgaver, som for alltid har sikret ham en plass i polarlandenes oppdagelseshistorie. Vi skal her notere noen av de viktigste begivenheter i hans liv: 1913—18 medlem av Stefanssons store ekspedisjon til arktisk Canada. 1919 planer om å fly fra Svalbard til Alaska; men Wilkins fikk ingen støtte, da hans plan ble ansett å være for fantastisk. 1921—22 ornitolog ved Shackleton-Rowett Antarctic expedition. 1926—27 flyferder over havet nord for Alaska. 1928 berømt flyferd fra Alaska til Svalbard på 20½ time. En strålende bedrift som ble belønnet med sir-titelen av den engelske konge og gullmedalje fra Royal Geographical Society. 1928—29 Wilkins-Hearst Antarctic expedition. Foretok flere flyferder langs Grahاملand, her mente han å observere at den lange halvøya i virkeligheten var et arkipel, oppdelt av fire ø.—v. løpende kanaler. Denne oppdagelsen vakte i sin tid stor oppsikt, men har siden vist seg å være feilaktig. Bortsett fra dette var hans flyferder av stor betydning som pionerarbeide. 1931 ekspedisjon med Nautilus mot Nordpolen. Undervannsbåten var imidlertid totalt uegnet for det dristig planlagte foretagnende og etter et kryss langs iskanten nord for Svalbard måtte ferden oppgis. Professor H. U. Sverdrup var vitenskapelig leder på ferden. 1937 var planene ferdig for en ny u-båtferd tvers over Polhavet. U-båten var en nybygning som skulle få navnet Poseidon og H. U. Sverdrup påtok seg igjen vervet som vitenskapelig leder, men skulle ikke selv delta i ferden. Krigens komme stoppet imidlertid ekspedisjonen.

1933—35 og 1938—39 var Wilkins nestkommanderende ved Lincoln Ellsworth's 3 antarktiske ekspedisjoner. Hans lange erfaring og store dyktighet som polarmann gjorde at han under annen verdenskrig og senere ble brukt som konsulent for det amerikanske militær i polare saker.

Wilkins har etterlatt seg flere bøker og tallrike artikler i magasiner og tidsskrifter.

*Den berømte australske* polarforsker Sir Douglas Mawson døde i 1958, 76 år gammel. Sir Douglas var første gang i Antarktis som medlem av Shackletons Sydpoleekspedisjon 1907—09. Medlem av partiet som nådde den sørlige Magnetpol for første gang. Senere organiserte og ledet han den Australasiatiske Antarktis-ekspedisjon 1913—14. Hans beretning om denne ferd «The Home of the Blizzard» (London 1915) vil alltid bli en av polarlitteraturens store klassiske reiseskildringer. Sir

Douglas ledet senere flere sommerekspedisjoner til Antarktis og var den som vekket Australias interesse for den sørlige polkalott. Sir Douglas Mawson var professor i geologi ved Universitetet i Adelaide.

«*Oljekrig*» på Svalbard. Både privatpersoner og selskaper med gigantene Caltex og Shell i spissen har fått søkeseddel for å lete etter olje, overensstemmende med bergverksordningen for Svalbard. Bergmesteren melder at Caltex f. eks. har anmeldt rundt 200 funnpunkter, med et utmål på 10 kvadratkilometer for hvert blir det 2000 kv. km. Utmålskrav må fremsettes innen 10 måneder, ellers kan det fremmes av andre og første finners rett tapes.

*Atter en av Amundsens trofaste karer falt bort.* Gennady Olonkin døde nylig 60 år gammel. Han fulgte «Maud» i de syv lange år. I 1926 var han telegrafist på «Norge» fra Roma til Ny-Ålesund, men måtte gå fra her grunnet sykdom. Senere var han telegrafist ved Værvarslinga for Nord-Norge og overvintret en rekke år som bestyrer for met. og radiostasjonen på Jan Mayen. Det nye store Loran-anlegget på Jan Mayen har fått navnet *Olonkin-byen*.

*Roald Amundsen tar pianoundervisning.* Gudny Meinich, g. m. Amtmand og Borgermester Olai Olsen, skriver i sine erindringer til barnebarna:

«Saa sa min spillelærerinde at nu var jeg saa flink at jeg kunde ta nogen elever for en billig penge. Jeg la i vei og fik først to søsken som bodde oppe ved Gamle Akers kirke. Did gik jeg for 80 øre timen, saa fik jeg atter nogen og tilslut selve Roald Amundsen, som da var en lang, blek og tynd gut. Ingen kunde dengang trod, at han skulde blive slik en nordpolsfarer.»

*Litt om mineralrikdommer i Sovjets arktiske område.* Her drives en betydelig grubedrift. Det største og sannsynligvis viktigste grubesentrum er Norilsk, nær Jeniseis munning. Her utvinnes nikkel, kobber, platina og kobolt. Norilsk hadde særlig betydning under annen verdenskrig da nikkel og kobber var sterk mangelvare (i 1942 måtte således omtrent 70 prosent av kobberforbruket skaffes gjennom lend-lease forsyningene). I dag menes driften av platinagrubene å ha høyeste prioritet.

Russland har alltid vært stor gullprodusent og etter hvert har de arktiske områder kommet inn i bildet. De første gullminer her ble åpnet i 1846 i Lenabassinene. Senere er det funnet store gullfelter ved flodene Indigirka og Kolyma. Gullproduksjonen i russisk arktis menes å være god for vel  $\frac{3}{4}$  av den samlede sovjetiske gullproduksjon. I verdensstatistikken kommer Sovjetsamveldet inn som en god nummer to, ikke svært langt bak Sør-Afrika.

Tinn er også et viktig produkt fra russisk arktisk område. Det var i mange år mangelvare i U. S. S. R., men der er funnet rike forekomster i det østlige Sibir, som nå drives. I Jakutskaja er det i de senere år funnet store diamantleier. Produksjonen dekker ikke bare Sovjetsamveldets eget behov, men tillater også eksport.

Det er også funnet enorme leier av kull og jern i det sovjetiske polarområde, men de ligger nærmest som reserver. Det er bare kulleiene i Vorkuta ved Petsjora-floden som drives. I 1957 var produksjonen her 16 mill. metriske tonn.

*Nye polarstasjoner i Sovjet.* I 1959 ble to nye stasjoner føyet til de 100 som fra før var i drift langs den nordlige sjørute. Den ene er på Victoriaøya (Ostrov Viktorija) mellom Svalbard og Frans Josefs land og har en besetning på 6 mann. Den annen ligger på nordsiden av Bolsjevikøya i Severnaja Semlja-gruppen ved Sjøkalski-stredet. Der har ikke tidligere vært stasjoner på disse steder.

*Ny luftskipsferd.* Et ZPG-2 luftskip tilhørende U. S. Naval Air development Center foretok i august 1958 en vellykket ferd til den berømte isøy T-3 (Fletcher's Ice Isl.) som da lå på 79° n. br. og 121° v. l. Her ble det sluppet ned post. Tilbakelagt distanse 4700 naut. mil. Ferden viser at luftskipet fremdeles kan ha et ord med i laget når det gjelder polaregnesnes utforskning.

*Kulderekord.* 25. august 1958 ble det notert  $-87,4$  °C ved den russiske innlandsstasjon Vostok på Sydpolkontinentet. Det er den laveste bakketemperatur som ennå er målt. Avismeldinger forteller at i august 1959 er det ved en av de russiske innlandsstasjoner målt  $-88,3$  °C. På selve sydpolbasen, Amundsen-Scott stasjonen, vel 3000 m o. h. er lavest målte temperatur  $-74,5$  °C.

*Utilgjengelighetens Pol besatt.* 14. desember 1958 var den russiske stasjon på Utilgjengelighetens Pol reist. Den ligger på 82° 06 s. br. og 54° 58 ø. l. i en høyde av 3720 m. Stasjonen er, såvidt man vet, bare en temporær base, som ikke skal være bemannet hele året.

*Sovjet-base i Dronning Maud Land.* 10. mars 1959 var russerne endelig etablert i Dronning Maud Land. Stasjonen «Lazarev» ligger inne på isshelfen, 10 km fra kysten, på 69° 58' s. br. og 12° 58' ø. l. 7 mann overvintrer. Middeltemp. for året  $-18,5$  °C, min. temp.  $-46,7$  °C den 3. september.

*Moderne polarforskning.* Amerikanerne på Sydpolbasen skal ha blitt mektig imponert da den russiske felt ekspedisjon kom på besøk. Svære beltebiler, såkalte kharkovtjankaer, kom veltende frem over snøvidda.



De var vel verd å se på. Det var noen tanksliknende kolosser. 10 m lange og 4 m brede med flatt tak og 1 m brede belter, som fordelte vekten så jevnt utover snøen at trykket ikke ble større enn av en manns fot. Motoren er en tolvsylindret diesel på 520 hk, som gir kjøretøyet en fart på ca. 45 km i timen i opptil 3 fot løssnø. Hver av vognene hadde plass for 6 mann og var innredet med all mulig komfort. Det var til og med tenkt på leselamper over køyene og gardiner for de ni runde vinduene. Vitenskapsmennene kunne gjøre alle observasjoner innendørs, instrumentene var nemlig festet utvendig og kunne avleses direkte gjennom vinduene. Alle seter var forsynt med utskytningsmekanisme, ifall kjøretøyet skulle falle i en sprekk.

*Nytt syn på Grønlands eldste bosetning.* Inntil for nylig var det en såkalt vitenskapelig sannhet at Grønland ble befolket for ca. 1000 år siden. Da kom — omtrent samtidig — eskimoene fra vest og norske nybyggere fra sør og øst. Men etter oppsiktsvekkende funn i Diskobukten i 1948 ble det fastslått at de eldste kulturer på Grønland var 3—4000 år gamle. Thulekulturen som man før antok var den eldste på Grønland, er nå helt avskrevet og all oppmerksomhet er rettet mot de nye, 3000 år gamle funnene, som har fått navnet Sarqaq-kulturen. Der er også funnet en ny, litt yngre kultur, som har fått navnet Dorset-kulturen. Den skriver seg fra tiden omkring Kristi fødsel.

Senere fant den unge grønlander, forfatteren og tegneren Jens Rosing, de første spor av sarqaq-kulturen også ved Godthåpsfjorden. Man venter store resultater av de gravninger som nå foregår her under ledelse av den fremstående danske arkeolog dr. Helge Larsen.

*Grubedrift i Nordøst-Grønland.* Blygrubene i Mesters Vig står på vaklende ben, sies det. De overmåte vanskelige skipningsforhold somrene 1958 og 1959 har vel også bidratt dertil. Men der er funnet molybden i fjellene bak Mesters Vig. Er forekomsten stor nok, vil det sikkert bli drift her. Markedsprisen på molybden er ca. 20 kr. pr. kg.

*Ny sysselmann på Svalbard.* Hjelpstatsadvokat Finn Backer Midbøe er utnevnt til sysselmann på Svalbard for et tidsrom av tre år. Den nye sysselmann er 42 år.

*Prisene på selskinn* gikk noe ned i år. Prisen på blue-back ble satt til 200 kr., mot 275 til 290 kr. ifjor. I Vesterisen gikk rykter om høyere priser enn ifjor, ja møringene var til og med så optimistiske at de holdt på 300 til 340 kr.

White-coat ble betalt med samme pris som i fjor, 75 kr. og spekket med 80 øre pr. kg. Gammelselen som er garvervare ble betalt med omtrent samme pris som ifjor.

*Sydpolkontinentets innlandsis* har vært studert inngående de siste år. Midt inne i Vest-Antarktis hvor isoverflaten er ca. 1700 m o. h. er det ved seismiske målinger påvist istykkelser på inntil 4200 m. Fjellgrunnen ligger altså her ca. 2500 m under havet. Dette vil imidlertid ikke si at man vil få et havdyp på 2500 om isen smeltet. For det første tynger isen på underlaget, fjernes isen vil ikke landet stige 4200 m. fordi berget er omkring tre ganger så tungt som is. Smeltet isen ville landet sannsynligvis stige omkring 1100 m. For det annet skulle all den smeltede is finne plass i havet, ville dette stige 65—70 m over hele jordkloden.

Man trodde før at Sydpolfastlandet, selv om isen var borte, ville være verdens høyeste kontinent. Nå vet vi at det ikke er tilfelle. Smeltet isen bort, ville vi finne et land med høye randfjell, oppskåret av lengre og dypere fjorder enn noe annet sted i verden. I det indre ville det være veldige områder med relativt flatt og lavt land.

*Godt kjøp.* Da amerikanerne rømnet Narssarsuak flyplass, eller Blui West One som den kaltes under krigen, fikk Den Kongelige Grønlandske Handel forkjøpsrett til alt utstyr som ble etterlatt. Handelen nøyde seg med en bulldozer, en brannbil og noe tøy. Resten ble solgt til det norske firma Arctic Trade i Tønsberg for 475 000 kroner, eller knapt 2 prosent av den opprinnelige verdi på 25 millioner kr. Blant utstyret var 3 nye dieseldrevne kraftverk, jeoper, trucker, tankbiler, kranbiler og meget annet.

*Antarktis-traktaten ennå ikke i kraft.* Av de 12 signatarmakter er det fremdeles fem som ikke har ratifisert avtalen som ble undertegnet i Washington 1. desember i fjor, og den vil, som kjent, ikke tre i kraft før samtlige makter har gitt den en slik godkjennelse.

Antarktis-traktaten tar som kjent sikte på en nøytralisering av hele sydpolkontinentet ved bestemmelser om gjensidig inspeksjon av hverandres virksomhet og forbund mot å bruke området for militære formål.

Ifølge avtalen skal det innen to måneder etter dens godkjennelse holdes et møte i Canberra i Australia mellom de 12 land. Her venter man at det vil bli organisert en eller annen form for en fast administrativ ordning som kan koordinere og sette i verk de tiltak som avtalen tar sikte på.

Tør man håpe på at de gjenstående ratifikasjoner snart kommer?

*En av verdens største radarstasjoner* er nylig tatt i bruk på Thule i Nord-Grønland. Det er et kjempeanlegg som har kostet amerikanerne enorme summer. Stasjonen har en radius på 5000 km, og dekker dermed hele Islandsområdet og en stor del av Nordatlanteren.

Norsk Polarinstitut fortsetter den systematiske utforskning av Svalbard ved årlige ekspedisjoner. Den geologiske kartlegging er langt på vei, og de første kartblad vil foreligge i nærmeste fremtid. Topografisk avdeling har fullført 8 kartblad av de ca. 50 som kartleggingen i 1 : 100 000 vil utgjøre. Neste kartblad — Kongsfjorden — er i trykken. Et nytt generalkart (1 : 600 000) i fire blad er også under utarbeidelse, og vil foreligge om kort tid. Kartmaterialet fra Dronning Maud Land er likeledes under utarbeidelse ved Norsk Polarinstitut og de første kartblad vil foreligge neste år. I fjor kom det nye kart i to blader (1 : 50 000) over Jan Mayen. Hydrografisk avdeling har fortsatt sjømålingene ved Svalbard og har publisert sjøkart over Jan Mayen i målestokk 1 : 100 000 og ny utgave av sjøkartet over Nordøst-Grønland i målestokk 1 : 650 000.

Dessuten drives det undersøkelser over breenes husholdning ved systematiske observasjoner, studier av Svalbards avifauna og m. m.

Tromsø Museum har også utsendt flere vitenskapelige ekspedisjoner til Svalbard. Dels av arkeologisk, dels marin-biologisk art.

Peter I øya er mindre enn hittil antatt forteller russerne. Det russiske forskningsfartøy «Ob» som har vært ved Peter I øya, melder at observasjonene viser at øya er ca. en tredjedel mindre enn det norske kart viser. Der skal også være 3 fjelltopper på mellom 900 og 1200 m, ikke bare én som det norske kart viser.

Sovjet har den første atomdrevne isbryter. Isbryteren Lenin som er det første overflatefartøy som bruker atomenergi som drivkraft ble sjøsatt i Leningrad 5. desember 1957. Lenge 134 m, bredde 27,6 m, og dyptgående 9,2 m. 16 000 tonn deplasement og 44 000 hk som skal gi fartøyet en fart på 18 knopp. Atomreaktoren driver damp turbinene for de tre akterpropeller, der er ingen forpropeller. Platetykkelsen er 32 mm midtskips og øker til 52 mm fremme og akter. Brenselforbruket tillater fartøyet å bli i sjøen for ett år eller mer.

De første atomdrevne undervannsbåter har krysset Polhavet over Nordpolen. De forende staters atomdrevne ubåt Nautilus krysset Polhavet over Nordpolen mellom 1. og 5. august 1958. Ferden under isdekket var 1830 miles, ubåten gikk størsteparten av veien i en dybde av 122 m med ca. 20 knopps fart. Havdybden ved Nordpolen 4090 m.

En uke senere foretok amerikanernes annen atomdrevne ubåt Skate en liknende ferd.

«Polarsel», skuta som mestret grønlandsisen i de to verste isår, som sannsynligvis har vært i den tid norske skuter har seilt på Øst-Grønland.

«Polarsel»s to beseilinger av stasjonene på Nordøst-Grønland som-



rene 1958 og 1959 stiller fartøyet i aller fremste rekke blant ishavsskuter. «Polarsel» er bygget av tre i Risør 1950, 201 tonn brutto, 450 hk dieselmotor. Riktig formet og bomsterk dreier den rundt sin egen akse, hvis nødvendig, og rammer ut med overbevisende kraft der man ønsker. Ble motstanden for voldsom og storbaksen trykket på, gled isen inn under fartøyet og lettet det opp.

Den unge skipper, Ottar Brandal, hadde ishavsbloedet i årene som sønn av storskipperen Tinus Brandal. Rolig, besindig — hard når det trengtes. Optimist, aldri til sinns å gi opp. Når hertil kommer et fortrinlig mannskap, styrmannen Odd, chiefen, ja alle sammen — da vil det helst gå bra.

S. R.

#### NORSK POLARKLUBB

I de to årene det har gått siden siste Polarbok kom ut har Norsk Polarklubb fortsatt sin møtevirksomhet. I 1958 hadde vi følgende medlemsmøter:

- 29. januar, Johs. Sellæg: *Vår selfangst.*
- 23. april, Henning Sinding-Larsen: *Fra Sibir til Sudan.*
- 15. oktober, Joe Fletcher: *Aerial exploration in the Arctic.*
- 19. november, Knut Werswick: *Verdenskrigen for 40 år siden.*

Og i 1959:

- 13. januar, sir Vivian Fuchs: *The transantarctic expedition.*
- 28. januar, Hjalmar Broch: *Dyregeografiske spørsmål vedrørende polarhavene, og russernes nyere undersøkelser.*
- 4. mars, Leif Archie Grøndal viste filmen «Spitsbergen».

8. april, Torbjørn Lunde fortalte om sledeferden i Antarktis 1957 og 1958 og Thore Winsnes om kartleggingsarbeidet 1958—59 i Dronning Mauds Land.

14. oktober, Fredrik Th. Bolin: Med den amerikanske ekspedisjon «Deep Freeze» i Antarktis.

18. november, Odd Lønø: Forsøk med utsetning av moskusokser i Europa og Amerika, og Erling Nordahl: Fra dyrereminisens til husdyr av i dag.

Og i 1960:

30. januar innbudt til Norsk-Amerikansk Selskap til Paul Siple's foredrag: *Research in Greenland and Antarctica*.

2. mars, Roar Grøtvedt og Gunnar Berglind: Arbeider på Jan Mayen.

6. april innbudt til Norsk Geografisk Selskap til Sigurd Helle's foredrag: Den norske antarktisekspedisjon 1956—60.

Den 6. april arrangerte klubben sammen med Norsk Geografisk Selskap en velkomstfest på Hotel Bristol for medlemmene av Den norske antarktisekspedisjon 1956—60. Det var 102 til stede og festen var meget vellykket.

Takket være velkommen støtte fra Hvalavgiftsfondet kommer Polarboken 1959—60 ut. Vi henstiller til medlemmene å reklamere for boken.

Klubbens styre er nå: Formann Helge Ingstad, nestformann Thore Winsnes, sekretær og kasserer Odd Lønø, styremedlemmer Olaf Lødding og Søren Richter og varamenn Bjarne Thorsen og Aslak Forberg.

Klubben har nå 335 medlemmer.

O. L.

# GRESSHOPPA

## UTSTYR FOR POLEKSPEDISJONER ER VERDENSKJENT OG ANERKJENT

I flere menneskealdrer har vi levert

NANSENSLEDER      WEASELSLEDER  
SPESIALTELTER      SPESIALSTØVLER

soveposer, ski, skibindinger, distansemålere, ryggsekker, kokere, merkestenger, fortøyningswire, trekkseleer, isøkser, bukser, votter, o. l. av hunde- eller katteskinns m. m.

Annent utstyr leveres også etter tegninger eller beskrivelser

*Blant våre kunder kan nevnes:*

Roald Amundsen, Nobile, Riiser-Larsen, Byrd, Sverdrup, Lauge Koch, Polsk Spitsbergen Ekspedisjon, Norsk-Fransk Polarekspedisjon, Dansk Nordøst-Grønland Ekspedisjon, Norsk-Britisk-Svensk Sydpolekspedisjon 1949/52, Tirich Mir ekspedisjon 1950. Den Argentiske Antarktiske ekspedisjon 1951. Australsk Antarktis Ekspedisjon 1953 og 1954, Centre National de Transfusion Sanguine, Andresens Grønlands Ekspedisjon, The South Georgia Survey 1955/56, Commonwealth of Australia, The Trans-Antarctic Expedition, The Royal Society I.G.Y., Sous Comité Antarctique, Les Expéditions Polaires Françaises, The Swedish National Commission for the Geophysical Year, The Falkland Islands Society I.G.Y., Les Expédition Antarctique Belge 1957/58, Arktisk Næringsdrift, High Commissioner for New Zealand, Norsk Polarinstitut, Department of Mines and Technical Surveys, MacGill University m. fl.



**A S KOLBJØRN KNUTSEN & CO**  
SPORT & LÉVURE FABRIK      O F L O

# Longyearkull

STORE NORSKE SPITSBERGEN KULKOMPANI  
AKTIESELSKAP

BERGEN

**JACOB KJØDE** <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

*PARADIS*

BERGEN



<sup>A</sup>/<sub>S</sub> THOR DAHL



SANDEFJORD



## BILLETTER TIL NORD- ELLER SYDPOLEN

kan vi riktignok ikke skaffe Dem ennå. Vi kan imidlertid hjelpe Dem med opplysninger, reserveringer og billetter til de fleste steder i verden.

Med 110 års erfaring og 26 kontorer i inn- og utland, samt et utstrakt agentnett, kan vi sikre Dem en god reise når De reiser på

**BENNETTS** Fly- Båt- Buss- og jernbanebilletter

*Det svarer seg alltid å ordne reiser gjennom*

## BENNETTS REISEBUREAU A/S



### SAS JET OVER NORDPOLEN

Med SAS DC-8C Jet Express går turen fra København over Nordpolen til Anchorage i Alaska på bare 8 timer

SAS har hittil fløyet 150 000 passasjerer over pol-kalotten



KVALITETSMERKET I LUFTFART



## ODD BERG

Tel.adr.: Oddship — Telefon 1500 (centralbord)  
Telex 3533

REDERI  
SKIPSEKSPEDISJON  
SKIPSMEGLER  
SPEDISJON  
ASSURANSE

*Arrangerer arktiske jakturer til Svalbard*

**A/S Tromsø Bunkerdepot - Tromsø Kulkran A/S**

**A/S FINNMARK BUNKERDEPOT**

HONNINGSVÅG

# På tur i skog og mark - En real røyk må til!

En tom plastpung bør ikke kastes hvor som helst. Plast forsvinner nemlig ikke, men blir liggende år etter år. Derfor bør alt av plast tas med hjem og kastes i søppelkassen. — Husker De dette, gjør De både Dem selv og andre friluftselkere en stor tjeneste.

Den leveres nå også i hendig og elegant plastpung. — I denne pakning holder tobakken seg langt bedre. — De har frisk tobakk til siste gram.

TIEDEMANN'S RØD



TIEDEMANN'S TOBAKSFABRIK  
PRIVILEGERET 1778

TIEDEMANN'S **RØD**-røyk for menn!

# MELSOM & MELSOM

Skipsrederi — Hvalfangst

Nanset pr. Larvik



Telegramadresse: Melsom-Larvik - Telefon: Sentralbord 3600

