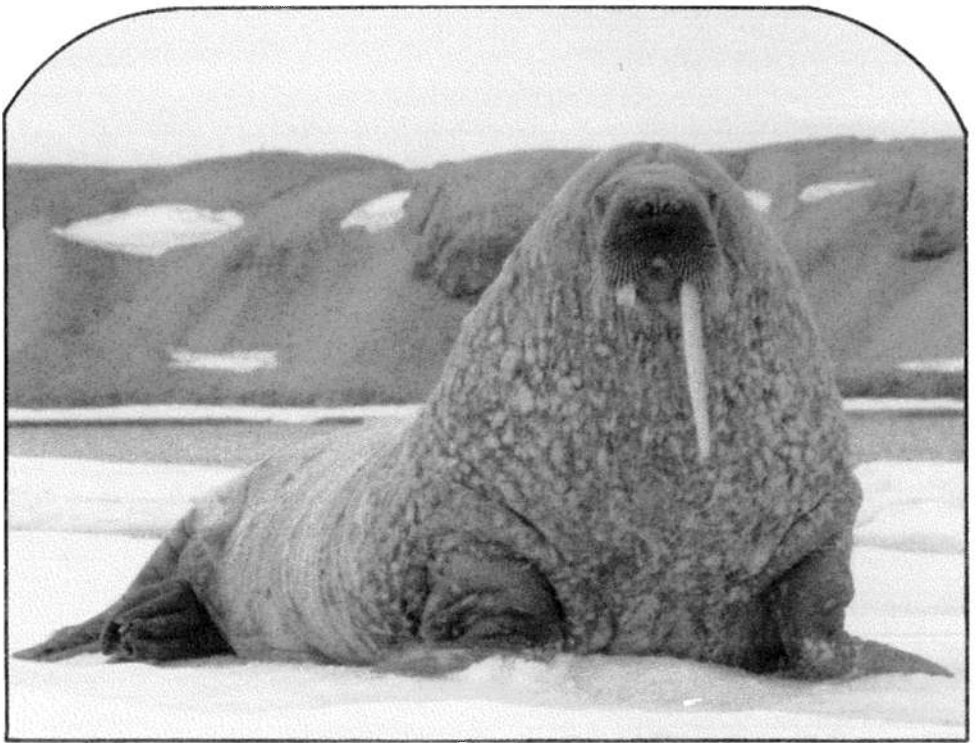


# POLAR BOKEN



1989 – 1990

# POLARBOKEN

## 1989–1990

Omslagsbildet:

En stor, gammel hvalross-okse med en brukket tann på et isflak i Murchisonfjorden på Nordaustlandet. Foto: Ian Gjertz.

Etter at hvalrossen ble fredet i 1952 har bestanden øket. Hvor mange der er i Svalbard-området er det vanskelig å si, men man regner med minst 1000 dyr. For noen år siden ble en flokk på over 500 hvalross sett liggende på land.



# POLARBOKEN

1989–1990

Utgitt av

NORSK POLARKLUBB

*Med bidrag fra Komiteen til Bevarelse av  
Polarskipet «Fram».*

OSLO 1990

Redaksjonskomité:

ANNEMOR BREKKE

ARNOLDUS SCHYTTE BLIX

TORE GJELSVIK

ODD LØNØ

ISSN 0332-7620 Polarboken

Trykk: Kristiansen & Wøien, Oslo

# Innhold

Høyest oppe, lengst borte. Mt. Vinson, 5200 m, høyeste fjell i Antarktis. <i>Ralph Høibakk</i> .....	7
Norsk Nordpolekspedisjon 1990. <i>Børge Ousdal</i> .....	18
Livsnerven til Svalbard. <i>Bjørn G. Braathen</i> .....	24
Kampen om Nordvestpassasjen og Nord- og Sydpolen. <i>Jacob Vaage</i> .....	34
Eggsanking på Bjørnøya. <i>Gustav Rossnes</i> .....	45
Longyearbyen City Hospital. Del 5, 1945-46. <i>Edward Smith</i> .....	60
Ishavskonvoiene. Kappløpet mot Kola. <i>Hans Erik Sveri</i> .....	68
Maksim Gorkji's forlis. <i>Sigurd Kleiven</i> .....	95
Medisinsk redningstjeneste og beredskap ved Longyearbyen sykehus. <i>Nils O. Alm</i> .....	101
Uhell med atomdrevne ubåter i våre nordlige farvann. <i>Johan Baarli</i> .....	111
Blant hvalross på Edgeøya. <i>Ian Gjertz</i> .....	113
Lønn som fortjent. <i>Ian Gjertz</i> .....	116
Blod og tyttebær. <i>Ole Andreas Bjørnsvik</i> .....	118
Nye posthus på Svalbard .....	121
Flyulykken på Svalbard lufthavn oktober 1986. <i>Odd Lønø</i> .....	123
Helikopterulykken på Åsgårdfonna, Svalbard, august 1987. <i>Odd Lønø</i> .....	124
Helge Ingstad runder nitti .....	127
Minneord om Kaare Z. Lundquist. <i>Tore Gjelsvik</i> .....	128
Minneord om Kåre M. Bratlien. <i>Thor Siggerud</i> .....	129
Fra polarfronten .....	131
Reinjakt på Svalbard .....	131
Overvintrende fangstmenn .....	131
Ras i Longyeardalen .....	133
Ras i Gruve 7 .....	133
Dødsulykke i gruva .....	133
Snøscooter-ulykken i Tempelfjorden .....	134

Helikopterulykken på Skreiafjellbreen .....	134
Et utrolig hell i uhellet .....	135
Båthavari utenfor Bellsund .....	136
Rabies .....	137
Isbjørnhistorier .....	137
Ekspløsjon i gruva i Barentsburg .....	138
Nordpolekspedisjoner .....	139
Over Grønlands innlandsis .....	139
Forsøk på å gå over Grønland vinterstid .....	140
Norsk-sovjetisk kulturhistorisk ekspedisjon til Frans Josef Land .....	140
Den norske Sydpol-ekspedisjonen 1990 .....	140
Norsk Polarklubb .....	141

# Høyest oppe, lengst borte

## Mt. Vinson, 5200 m, høyeste fjell i Antarktis

*Av Ralph Høibakk*

«Hvis det skjer noe, så kall oss opp over radion. Kalletiden er 8 om morgenen og 12 om natten». Henry står på stigtrinet til Twin Otteren og tar et siste overblikk over den gjengen han har fløyet inn til hjertet av Antarktis. Cockpittedøren svinger igjen, propellene begynner å rotere. Henry taxer et stykke opp i motbakken, snur, og er på vingene. Noen minutter er motorduren det eneste som forbinder oss med omverdenen. Så blir alt stille. Vi er alene.

Alene. Sju mann med mat for 12—14 dager pluss leir- og klatreutstyr som ligger strødd utover sneen, bare kastet ut av flyet. Målet er første norske bestigning av Mount Vinson, det høyeste fjellet i Antarktis, 5200 meter.

Vi er på 80° syd, oppe på polvidda, 2500 meter over havet. Det er bitende kaldt, 25 kuldegrader, og litt vind. Klokka er 10 om kvelden. En kald midnattsol hjelper lite på temperaturen. Mer enn 20 000 km i varme flykabiner og så plutselig ut i kulda og ensomheten. Tidsforskjellen og temperaturkonsentrasjonen er voldsom. Vi går rundt oss selv. Vet ikke hvor vi skal begynne. Flytter på sekker. Graver litt i sneen.

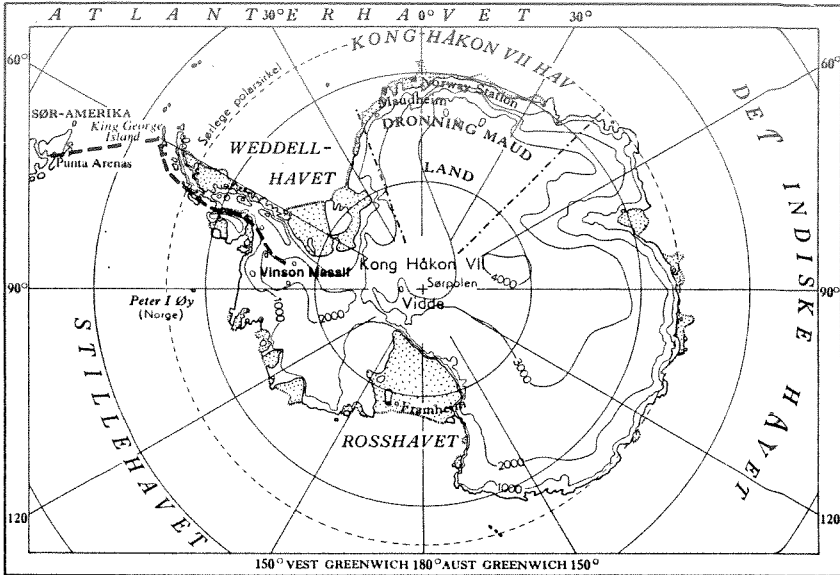
Vi er en litt underlig gjeng. En gruppe middelaldrende menn. Noen er erfarne fjellfolk som drømmer om å bestige det høyeste fjell på hvert kontinent. Andre er forretningsfolk som ennå har eventyrlyst i blodet og som har råd og tid til å følge kallet fra det ukjente.

Omgivelsene er overveldende. Det oppreiste og det utbrettede møtes uten overgang. I den ene retningen polvidda. Endeløs. Vi ser fler hundre kilometer. I horisonten krummer jorden seg. Noen enslige nunatakker\* bryter seg gjennom isen, som vaktårn langs veien til verdens ende. Luften er tørr og kald og klar. Den nærmeste nunatakken ser ut som den er 10 km borte, en ettermiddagstur på ski. Trolig er den 50—100 km vekk. En lang dagstur, kanskje to.

I den andre retningen fjell. En gang havbunn, nå brukket opp og løftet

\* Nunatak: Fjelltopp som stikker opp av innlandsisen.





tilværs over innlandsisen. Opphakkede rygger, trolske tindenaer, loddrette, svarte fjellvegger, mer enn 2000 meter høye, brefall, snø- og isrønner. Dette er Ellsworth-fjellene. En mektig fjellkjede som strekker seg flere hundre kilometer i sør-østlig, nordvestlig retning. Den lave polarsolen lager et spill av lys og skygger. I solveggen blir det varmt å gå. I skyggen blir det bitende kaldt. Overgangen skjer på et sekund.

Vårt mål, Vinson-massivet, ligger sentralt i fjellkjeden. Her finnes det en rekke topper på rundt 5000 meter. Noen er ennå ubesteget. Den høyeste, Mt. Vinson, ble besteget i 1966. Til nå har 10—12 mennesker vært oppe. Mount Everest er det mest krevende av de høye fjell i verden, men Mount Vinson er det mest utilgjengelige. Flyturen hit fra sydspissen av Syd-Amerika gikk i tre etapper. Først fire timer over til nordspissen av den antarktiske halvøy med en DC 4 fra 1942. Derfra i to etapper på ialt 12 timers flyving med Twin Otter. Hele kabinen fylt opp av en kjempemessig reservetank. Vi var en flyvende brannbombe. Underveis måtte vi ned til et drivstoffdepot og etterfylle. Ingen navigasjonshjelpemidler. Flyving på sikt i verdens mest ustabile værområde. Ikke moro å fly inn i tåkebanker slik vi gjorde et par ganger. Hvor lange, hvor tykke? Kan vi lande noe sted?



*Deltagere i basisleiren som lå ved foten av fjellene i en høyde av 2500 m o.h. Fra venstre: Arne Næss sr., Cliff Nathanson, Arne Næss jr., Bjørn Knudsen, Bjørn Sakslørem, Ralph Høibakk og Tarald Brøvig.*

Men nå er vi altså her. Lille-Arne er utålmodig etter å komme igang. Som vanlig. «Vi går en vending med mat og utstyr til Leir 1.» For en gangs skyld et svakt forslag fra ham. Vi er døgnville og trenger å få orden på oss selv. Gamle-Arne og Bjørn Sahlstrøm er dårlige. De trenger ro. Det er ille nok å slå leir. Fingrene blir til istapper. Kokeapparatene fungerer ikke. Kulde kryper fra innlandsisen opp gjennom bena.

Det er deilig å komme i soveposen. Men søvnen kommer ikke. Jeg puster så tungt. Det kan ikke være høyden. Det kjennes ut som om jeg bare har halv lungekapasitet.

Neste dag er jeg fortsatt elendig. Mat og utstyr for ti dager må opp til Leir 1. To mann er fortsatt dårlige. Det blir over 30 kg på hver av oss andre. Vi finner ikke sledene som skulle ligge ved basisleiren. Alt må på ryggen. Jeg får liksom bare til å puste øverst oppe. Venstreskulderen smerter. Pokker også. Nå begynner du å bli gammel, Ralph.

Jeg klarer ikke å glede meg over landskapet før jeg kaster sekken inne ved Leir 1. Den ligger i bunnen av en dal. Et amfiteater omkranset av høye vegger. Veien videre går over et pass og ned i neste dal. En 700 meter høy snø- og isrenne leder opp til passet. Den ser høy og bratt ut. Blåis lyser gjennom snøen. Det skal finnes faste tau fra tidligere bestigninger. Det kan trenges. Vi har bare fire tau. Tarald og Bjørn Sahlstrøm har liten erfaring med stegjern og isøks.

Tilbake i basisleiren vil Cliff gå en runde til og flytte opp i Leir 1 med det samme. Tarald vil slå følge. Jeg er imponert og betenkt. Fire timers gange første dag er nok for meg. Tre timer til med tung sekk høres mye ut for Tarald som bare har trening fra kontortrappen. Hvis dette går bra, så er han et naturtalent.

Gamle-Arne har fortsatt magetrøbbel. Han kan ikke bli med opp til Leir 1 neste dag heller. Kan vi la ham bli igjen alene? Han er 76 og har hatt kraftig diaré i flere dager. Kokeapparatet er plundret. Han selv og Lille-Arne er ikke i tvil. Dette er ikke noe mot hytta på Hallingsskarven. Han kommer etter når magen har roet seg. Ellers blir han i basisleiren. Det er ikke viktig for ham å komme opp. Dette er første gang i Antarktis. Å være her er viktig. Å oppleve polvidda, å meditere over fjellene. Nei takk, han skal ikke ha en kopp te. Da må han tisse, og da gjør han bare i bukse n igjen.

Bjørn Sahlstrøm har det heller ikke godt. Han sliter seg opp til Leir 1 og har mer enn nok med eget utstyr.

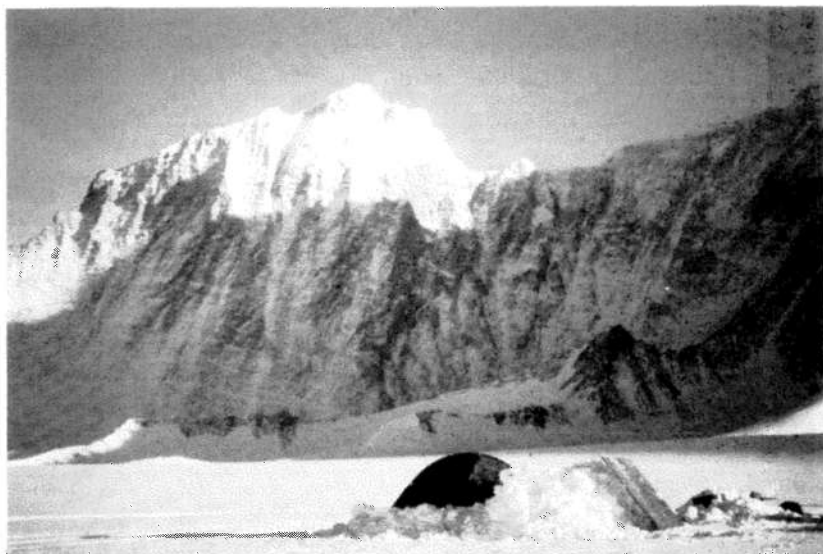
Cliff har gått videre fra Leir 1. Vi ser ham som en bitte liten prikk oppe i passet. Du verden. Det må være mye lengre dit enn vi har trodd. Tarald, Arne, Bjørn K. og jeg går en vending med mat og utstyr. Tung, tung sekk.

For Tarald er det første gang med stegjern. Vi plundrer med å få de m på støvlene. Jeg forteller historien om den gangen jeg mistet det ene stegjernet på blåisen ovenfor Sørskaret på Everest. Det er dårlig psykologi å fortelle det nå. Jeg ser at han strever, og at han er redd. Men han er hard, Tarald. Viljesterk og disiplinert. Skritt for skritt. 45 grader bratt. Hard skare, blåis. Cramponene trenger knapt en millimeter inn. Bare erfaring kan fortelle at det holder. Jeg unngår å se på han. Han må klare seg selv. Vi har ikke tau. Dem har Cliff festet øverst oppe mot passet. Der er det brattere. Så lenge vi går skrått oppover i en retning, går det bra. Når vi krysser blir det vanskelig. Tarald nøler. Balansen er ikke lett å finne. Sekken har en tendens til å ta overbalanse. Jeg går rett foran ham. Det er lettere å ha et par støvlehæler å feste blikket på. Igjen blir jeg imponert. Tarald klager ikke, og han lærer fort.

Ved de faste tauene blir det bedre. Med tauklemmer er vi sikre. Ett skritt, to skritt, skyve opp tauklemmen, ett skritt, to skritt . . . Det er sikrere, men ikke lettere.

I passet blåser det. Svetten blir til is. På med mere klær. Nå ser vi ned på begge sider. Fortsatt kan vi ikke se Vinson. Det skjuler seg bak en kran av høye topper. Som kongen mellom hoffmenn. Men vi ser dalen og isfallet vi må opp. Først et par hundre meter ned, så en ny, lang motbakke opp i en vid senkning mellom Vinson og nabomassivet. På begge sider av dalen henger balkongbreer. I bunnen ligger noen kjempemessige isblokker. Rester av ras. Er det trygt å ha leir der?

Cliff står opp tidlig neste morgen. Han vil flytte over til Leir 2. Solen har ikke nådd teltene i Leir 1. Det er kaldt. 25 kuldegrader. Ingen grunn til å starte fordi om det er morgen. Det er solen som teller. «Dere må snu døgnet,» sa Martin før vi forlot Punta Arenas. «Gå når dere er i sol, ligg i soveposene når dere er i skyggen av fjellene. Det er lyst hele døgnet.» Men Cliff følger vanlig rytme opp om morgenen. Fra soveposene hører vi han og Tarald pusle. Det knirker i kald snø. Det suser fra en koker. Varm te på sengen, tenker jeg. Istedet begynner det å ruske i teltet vårt. Rim på innsiden ristes løs. Det snør på soveposen. «I helvete, han tar ned ytterteltet vårt,» sier Arne. «What the hell are you doing?» roper han. Cliff forklarer at han har tenkt å la sitt telt stå, fordi det er festet med isskruer. For å få noe å bære tar han ytterteltene fra de andre. Arne er nådeløs. Han har ingen toleranse for middelmådig tenkning: «Det er idiotisk. Det tar bare noen minutter å skru inn isskruer på vårt telt. Uten yttertelt blir det iskaldt her inne.» Cliff mumler noe og kaster ytterteltet på plass igjen. Nytt regn av rimfrost. Soveposen min er våt på oversiden.



*Basisleiren med topper på over 5000 meter i bakgrunnen.*

Arne har rett, men han er for hard. Cliff blir forbannet og går uten å ta med seg noe telt. Mer å bære for oss.

Cliff og Tarald har slått neste leir ved en kjempemessig iskloss. Jeg liker meg ikke. Isblokken er resten av et gammelt ras. Hva hvis det kommer et nytt? Vi er i bunnen av et buet brefall. På begge sider henger lodrette blåisvegger. Det er tydelig at det av og til brekker av store deler. Når det skjer, er det ingen tvil om hvor det tar veien: hit. Spørsmålet er, hvor ofte skjer det? Og, finnes det noe bedre sted?

Jeg går bort under den ene dalsiden. Isen er kaotisk. Kjempeformasjoner som danner seg der isen slipper fjellet. Katedraler og katakomber. Hit når ikke isskredene. Men stein på isen viser at når solen skinner, så sprenges det løs fjell. Vi må velge: islavine eller steinsprang. Det finnes riktignok ett alternativ til, pakke på seg sekkene igjen og gå en oppstigning til på 700 meter. Det er det vel ingen av oss som orker. Snø er mykere enn stein. Isen beveger seg ikke fort her. Det kan ikke gå ras så ofte? Leiren blir værende i ly av den store isblokken.

Arne og jeg skuffer en mur av snø rundt teltet vårt. Den vil skjermes for det meste. Kveldssolen skinner lavt inn gjennom dalen. Dalbunnen blir

som et parabolspil. Leiren vår er i fokus. Det blir varmere og varmere i teltet. Klokken ett om natten er det ti varmegrader inne hos oss. I soveposen er det som en badstue. Håpløst å få sove.

Var det varmt om kvelden, så er det desto kaldere neste morgen. Solen vil aldri stå opp. Først klokken 4 om ettermiddagen kikker den opp over fjellryggen vi passerte dagen før. Heller sen frokost enn å fryse. Klokken er nærmere 6 om ettermiddagen før vi er avgårde. Denne gangen bærer vi med alt som skal videre. Sekkene blir tunge. Jeg begynner å merke høyden.

På 3800 meter er vi oppe på toppen av brefallet. Terrenget legger seg tilbake og går over i en vid sadel mellom Mt. Vinson og Mt. Shinn.

Bjørn K. og jeg erkjennoserer opp mot det høyeste punktet i sadelen. Til tross for at jeg har tatt av meg sekken, er det tungt å gå. Jeg er sliten. Fem dager med tung bæring har tatt på. Forkjølelsen har ikke sluppet taket.

Terrenget er storslått. I den nedre del av sadelpartiet, er isen stuvet opp før den stuper ned isfallet. Formasjonene er fantastiske. Naturens billedhugger har separatutstilling. Vi er på vernissage. Ikke noe champagne, men nok av isbiter.

Men vi er ikke de eneste gjester i galleriet. Polarisens rovdyr er også løs. Plutselig kjenner jeg at det gleser etter meg: bena forsvinner under meg. Jeg stuper forover og blir liggende over en gapende kjeft: bresprekk! Det var en nyttig påminnelse. På veien opp hadde Bjørn og jeg prøvet oss frem med isøksen. På veien ned så vi en stake i isen og gikk utenfor våre egne spor for å se.

Selve sadelen minner meg om Sørskaret på Mt. Everest. Den er vakker på en kald og truende måte. Langstrakte, brede linjer. Opp mot Shinn på den ene siden og opp mot Vinson på den andre. I motsatt retning faller vide senkninger ned mot platået 1500 meter lavere. I kveldssolen blir Shinn selvlysende. Jeg skjønner hvorfor den har fått det navnet.

Inni meg kjenner jeg uhygge. Dette stedet er en vindtunnel. Akkurat nå blåser bare en aftenbris. Men terrenget bærer bud om store vindhastigheter. Her vil jeg ikke bo. Bedre nede på brinken av brefallet. Det vil bli en lengre dag i morgen. Men det er tryggere.

Bjørn K. og jeg ser endelig toppen av Mt. Vinson. Tror vi. Det ser langt ut, men ikke helt avskrekkende. Kanskje det er lengre enn det ser ut? Klar luft, og alt det der. Vi spekulerer ikke mer over det og går tilbake til de andre.

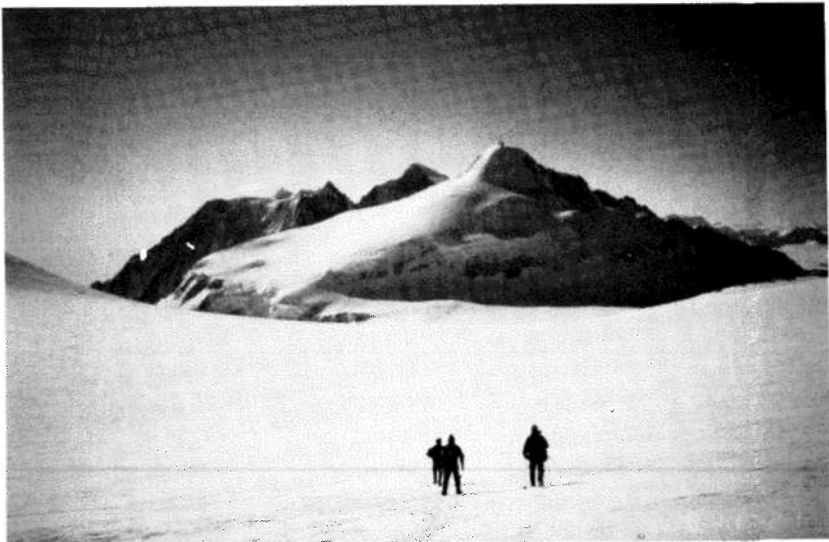
Vi finner en balkong hvor vi med en del arbeid får plassert to telt. Kokking er plundrete. Det er trangt mellom teltene. Nylonbardunene er vanskelige å se. Vi må gå med brodder for ikke å skli ut. Med suppekopp i den ene

hånden og isøks i den andre er det vanskelig å unngå å snuble. Det bannes en del.

Det blir sent før vi er i soveposen. Jeg skifter undertøy. Morgendagen vil bli lang og kald. Ren ny ull mot kroppen. Mange lag.

Jeg er sliten, men får ikke sove. Det presser i hodet og i brystet. Vi er på 3800 meter. Er det forkjølelse, høydesyke eller rett og slett slitasje? Jeg gruer meg for morgendagen. Det er langt til toppen. For første gang foran et større fjell, kjenner jeg at jeg ønsker meg å hvile en dag eller to. Men jeg vet også at hvis været er bra, så må jeg forsøke. Jeg veksler mellom å ligge på ryggen og på høyre side. Å snu seg er en hel operasjon. Soveposen er god og varm. Men den er trang. Rundt meg har jeg alt som må holdes varmt: Innerstøvlene nede mot føttene, ytterstøvlene bak knehasene, hansker, votter og luer ved siden av meg, fuktige støvlesåler og strømper tørker jeg på magen og på brystet. Jeg foretar en langsom spiralvending. Alt annet skal ligge på plass. Bare kroppen skal snu seg.

Neste morgen er kald og klar. 35 kuldegrader, nesten ikke vind. Jeg kjenner på meg at dette blir en dag i grenseland. Jeg føler meg tung og klønete. Det tar tid å komme seg avgårde. Bena er tunge å flytte. Arne og Tarald og jeg holder følge. Bjørn K. går lett og er langt foran. Cliff og Bjørn S. henger etter.



*I 4500 meters høyde. I bakgrunnen Mt. Shinn og Mt. Tyree.*

Vi følger den veien som Bjørn K. og jeg rekognoserte dagen før. Fra sadelen er det en portal opp til et platå under det vi trodde var Mt. Vinson. Vinden har formet snøen, buer, skavler, spir, renner. Men jeg har ikke overskudd til å glede meg over skjønnheten. Jeg kjemper mot tretthet, tungsinn og lysten til å snu.

Oppe på platået får jeg en ny skuffelse. Det er ikke Mt. Vinson. Vi må rundt fjellet. En endeløs, slak stigning. Vi kommer inn i en dal som leder opp mot et pass. Gjennom passet presser vinden på fra polvidda. Det blir drepende kaldt. Vi må på med alt vi har. Jeg kjenner at nå er det helt marginalt. Jeg har lite overskudd. For å kle på meg må jeg først kle av meg. Det er det nesten umulig å få til i den sterke vinden. Fingrene blir ispinner når jeg tar av meg fiberpelsvottene, selv om jeg fortsatt har kraftige hansker. Med dem på er det nesten håpløst å få festet ansiktsmasken og få igjen glidelåsen. Brillene dugger av dampen fra ansiktsmasken. Jeg ser nesten ingen ting. Fortvilelsen er nær. Jeg tenker ikke på å snu, men jeg vet inni meg at nå har jeg nesten ingen reserver.

Skritt for skritt går vi videre. Jeg er lykkelig for at Arne og Tarald ikke går fortere. Jeg klarer så vidt å holde følge. Bjørn K. venter på oss med mellomrom. Pakket inn i en verden av dun, goretex og alvolite, blir jeg langsomt varm igjen. Etter hvert som vi dreier opp og ut av dalføret løyer vinden. Jeg kan ta av meg ansiktsmasken. Duggen forsvinner fra brilleglaset. Jeg ser igjen. Det hjelper ikke mye på humøret. Vi er i et høydedrag på 4500 meter.

Tre topper rundt oss ser jevnhøye ut. hvilken er Mt. Vinson? Jeg ser på Arne, Arne ser på Bjørn, Bjørn ser på meg. Ingen av oss vet med sikkerhet. Dette er umulig! Toppen av uprofesjonalitet! Vi har reist halve jorden rundt og betalt en formue for muligheten til å bestige verdens mest utilgjengelige fjell. Og så vet vi ikke hvilken fjell som er det riktige. Et øyeblikk klarer jeg nesten ikke å stå oppreist. Fortvilelse og kraftløshet fyller meg. Jeg klarer ikke å se det humoristiske i situasjonen. Jeg ser bare et fjell, langt, langt der borte, som kanskje er Mt. Vinson. Men bare kanskje.

Ny uendelig lang oppstigning. For å være sikre må vi gå helt inn i bunnen av massivet, opp i et skar som skiller de to høyeste toppene. Vi er usikre. Går litt opp mot den ene, snur, går mot den andre. Den vi ikke går mot, ser høyest ut. Arne foreslår at vi skal dele oss. Ekspedisjonen må være sikker på å ha vært høyest i Antarktis. Ingen av oss må si hvem som har vært hvor. Avtale!

Tarald og jeg går til høyre. Arne og Bjørn K. mot venstre. Cliff og Bjørn S. er langt bak. Kan de klare det?



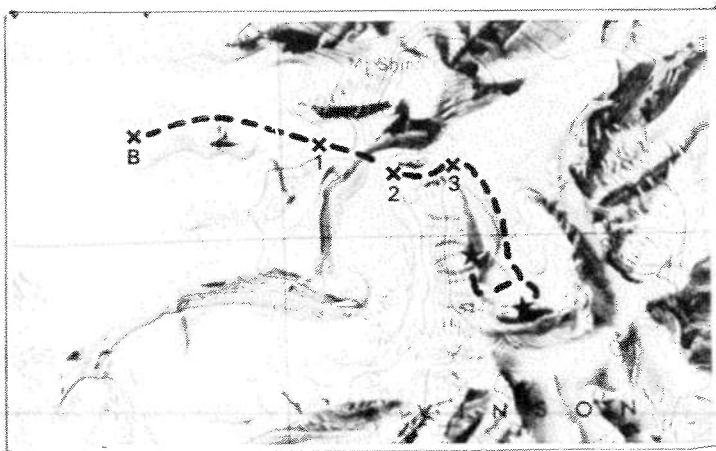
Endelig går det litt lettere for meg. Jeg opplever det som maratonløperne kaller «the second wind.» Kroppen som helt til nå har vært tung og død, fungerer litt bedre. Nå er det Taralds tur til å måtte «i kjelleren.»

Det er bratt og knallhard skare, på grensen til blåis. Tarald er så tom at han har vansker med å snakke. Jeg oppmuntrer han, men er redd. Et fall er farlig.

Vi kommer ut på topppeggen. Vinden griper fatt i oss. Det er vanskelig å stå oppreist. Det er bratt og kronglete. Sukkersnø veksler med isglasur.

Endelig er vi oppe. Jeg kan nesten ikke tro det. Vi har vært underveis i tolv timer. Langt der borte seg jeg Arne og Bjørn K. «Deres» fjell ser høyere ut enn «vårt.» Har Tarald og jeg valgt feil? Senere forteller Arne og Bjørn at de hadde tilsvarende følelse av at vårt fjell var høyest.

På toppen er vinden og kulda uholdbar. Jeg går noen meter til en skistav fra tidligere besøk. Tarald snur og begynner å gå ned. Jeg holder på å rope ham tilbake for å få tatt et bilde, men ser at det har han ikke krefter til. Det får bli et bilde av ryggsekken. I topplokket har jeg et norsk flagg som har vært med på alle fjell fra Tirich Mir i 1964 til Mt. Everest i 1985. Jeg har tenkt at det skal være med på det høyeste fjell på hvert kontinent. Å binde det til skistaven er nesten håpløst i den sterke vinden. Idet jeg løfter kameraet rives flagget løs og seiler ut over avgrunnen. Jeg kaster meg frem og holder nesten på å følge etter. Rødt, hvitt og blått hvirvles ut over



*Basisleiren lå ved B. 1, 2, og 3 markerer leirene som vi brukte på veien opp før det siste framstøt mot de to fjelltoppene vi besteg. Den sørligste er Mt. Vinson.*

polvidda. Jeg kjenner at det drar i meg. Det har vært en del av meg i mange år. Kanskje det sterkeste og mest varige av ytre minner fra et liv blant fjellene. Det har ligget i skapet blant fjellutstyret. Rett som det er når jeg henter noe, så tar jeg det frem, bretter det ut, ser på det, tar på det, lever om igjen det vi har opplevd sammen.

Jeg kjenner sorg. Ligger over toppen og prøver å følge flagget med øynene. Det er borte. Jeg må riste det av meg. Det koster å bestige et fjell. Jeg gir noe, og jeg får noe. Det ligger noe av meg igjen på de fjell jeg har vært. Og de lever i meg. Jeg ser over mot Mt. Shinn og Tyree, en skinneende iskuppel og en svart steinobelisk. Mot sør hvelver polvidda seg. Jeg kjenner suget fra det store, ukjente. Mot nord sprenger isen seg vei gjennom fjellkjeden og flyter langsomt ut over Weddelhavet. Inni meg blir det ro. Det bygger seg en varme i meg, her på toppen høyest oppe, lengst borte.

### *Summary*

#### *To the top of Mount Vinson*

*The members of the expedition travelled by plane from Punta Arenas in South America on the 14th of November 1988 to King George Island on the northern part of the Antarctic Peninsula. From here they were taken by a Twin Otter in two stages of 12 hours in all to the Vinson Massif where they planned to ascend Mount Vinson. The mountain is 5200 meter high, on 78°S, 85°W.*

*Mount Vinson was for the first time ascended in 1966 by an American expedition. Later about five expeditions have visited Vinson Massif and around ten climbers have been on the top of Mt. Vinson before us.*

*The members of the expedition were Tarald Brøvig (N 46), Ralph Høibakk (N 51), Bjørn Knudsen (N 48), Cliff Nathanson (USA 33), Arne Næss jr. (N 50), Arne Næss sr. (N 76), and Bjørn Sahlstrøm (S 44).*

*The peak of the mountain was reached on the 21st of November by Brøvig, Høibakk, Nathanson, Knudsen and Næss jr. Already the next day, the members left base camp and went by plane via Patriot Hills to Punta Arenas where they arrived on the 25th of November.*

# Norsk Nordpolekspedisjon 1990

*Av Børge Ousland*

Å gå på ski til Nordpolen uten hunder eller flydepot, har lenge vært et av de siste store mål for arktiske ekspedisjoner. Tolv har prøvet tidligere uten å lykkes. Geir Randby, Erling Kagge og jeg mente vi ville klare det.

I år var det tre ekspedisjoner som skulle knive om å erobre dette målet, «unsupported» — eller uten støtte som det heter. En kanadisk, en britisk og vi. Den britiske ekspedisjonen, ledet av Sir Ranulph Fiennes, hadde prøvet tre ganger tidligere og holdt lengst-nord-rekorden ca. 170 kilometer nord for Ellesmere. Ikke langt, men den harde kulden og skruisen man møter i begynnelsen har stoppet alle andre forsøk tidligere enn det.

Etter to års nitid planlegging var vi klare til å ta fatt på oppgaven. Vi forlot Norge 8. februar og reiste til Iqatuit, Baffin Island, hvor det på grunn av den enorme tidevannsforskjellen er godt med skruis. Der lå vi i tre uker, prøvde både utstyret og oss selv og gjorde de forandringer som skulle til. Ned mot 48 kuldegrader og i sterk vind fikk vi god anledning til å innøve rutiner under vanskelige forhold. Vi fikk også lære oss å takle skruisens luner. Denne perioden var kanskje den viktigste delen av forberedelsene.

Deretter bar ferden til Resolute Bay, som er utgangspunktet for de fleste Nordpol-ekspedisjoner. Alt utstyret ble veiet ned til minste detalj, og fordelt på tre pulker. Mat, brennstoff og utstyr ble skåret ned til benet. Likevel ble pulkene 120 kilo tunge. Men i forhold til de fleste andre ekspedisjoner var vi blant lettvekterne.

8. mars landet flyet på isen øst for Ward Hunt Island ved kysten av Ellesmere. Det var  $-52^{\circ}$  Celsius og havisen utenfor så svært dårlig ut med uvanlig mye åpent vann.

— Henter dere samme sted om to dager, sa piloten spøkefullt, og la til at dette var de verste forholdene han hadde sett i sine femten år som «bush» pilot i Arktis. På radio fra Resolut fikk piloten så beskjed om at den kanadiske ekspedisjonen ga opp etter en uke på isen på grunn av åpent vann.

På en eller annen måte kom vi oss gjennom. Over enorme skrugarder, gjennom dyp løssnø, og på ofte veldig tynn is. Det var som et spennende

uvirkelig skuespill der det aldri var noen tvil om hvem som hadde hovedrollen og hvem som var statister. I kampen med isen og kulden er gode forberedelser det viktigste av alt. Med det utstyret vi hadde, klarte vi oss brukbart. Enkelte frostskafer på hendene og i ansiktet var ikke til å unngå, men de var aldri alvorlige. Det gjaldt å være aktpågivende, passe på seg selv og ikke minst hverandre.

Vi brukte en broget blanding av gammelt og nytt utstyr. Bomullsno-rakk, vadmelsbukser og indiansk fottøy på den ene siden, og nylon telt, goretex overtrekkbukse og satellittnavigator på den andre.

Den niende dagen hendte noe som kom til å forandre hele ekspedisjonen. Geir ble skadet da pulken hans falt ned i en issprekk. Rykket fra den over 100 kg tunge pulken førte til en skiveutglidning i ryggen. Han måtte flys ut og vi gikk sørover til den eneste landingsplassen vi hadde sett. Den lå heldigvis ikke så langt unna.

Vi hadde et unikt kommunikasjonssystem som ingen annen polarekspedisjon har brukt før (og som ingen trodde ville virke). Lavvekt er viktig. Istedenfor en 10 kg tung HF radio, hadde vi derfor en lett VHF radio. Gjennom vårt samarbeid med SAS, kunne vi snakke med pilotene når de fløy over på sine flyvninger til Anchorage eller Japan. Hovedsakelig hver torsdag, men de hadde instruksjon om å kalle oss opp på alle flyvninger, fem ganger i uken. I tillegg hadde vi en Argos-sender som sendte våre posisjoner via satellitt. Den hadde også ni forskjellige koder med faste meldinger for situasjoner som kunne oppstå. En av meldingene var «hentes så snart som mulig». Vi hadde ingen base camp i Canada, men Trond Skaare på vårt kontor hos Padi Norway sjekket SAS og Argos-meldingene hver dag. Trond tok så kontakt med Bradley Air i Resolute for å få hentet Geir.

På grunn av dårlig vær ved bensindepotet i Eureka værstasjon, måtte vi vente i fire dager, drivende sørover, før han ble hentet.

De fire dagene var kanskje de hardeste på hele turen. Geir var initiativtakeren og den som hadde jobbet mest av alle med ekspedisjonen. Erling og jeg bestemte oss for å fortsette. Vi hadde mat for seksti dager, 5750 kcal pr. dag, samme mat hver dag. Vi hadde fyring for nitti dager med 0.6 liter pr. dag for tre mann. For at det fortsatt skulle være en ekspedisjon uten noen form for hjelp, måtte Geir ta med seg all sin mat, brensel og utrustning tilbake. Vi var da nede på 0.6 liter brennstoff for oss to som var igjen. Det var litt for lite på grunn av den harde kulden i begynnelsen. Vi brukte derfor 0.5 liter daglig den første måneden og måtte ned på 0.3 liter den siste. Marginalt, men det holdt, takket være et selvlaget kokesystem som reflek-

terte all varmen til gryten. Det ble aldri brukt brennstoff til varme i teltet. Alt gikk til å smelte is til vann.

Vi hadde svært mye dårlig vær. Det meste vi hadde av sammenhengende sol var tre dager, mens det kunne være opp til en uke i strekk med lavtrykk og snøføyke. Det hele ble selvfølgelig endel vanskeligere da sikten ble dårlig. Det er viktig å kunne speide etter lettest mulig vei gjennom skrugardene. Likevel lå vi aldri på været. Tanken på å ligge i teltet, spise opp den lille maten vi hadde og samtidig drive sørover, gjorde at vi isteden gikk på, uansett hvor mye det blåste. Det meste vi hadde av sørlig drift på ett døgn var atten kilometer.

I begynnelsen var den daglige fremdriften mellom fem og ti kilometer. Vi brukte skiene hver dag. Selv om vi ofte måtte ta dem av for å forsere skrugardene, var de til uvurderlig hjelp. Ski gjorde det også mulig å gå på svært tynn is fordi vektfordelingen da blir bedre.

Etterhvert som tiden gikk og flere og flere kilometer ble tilbakelagt, lettet ispresset og skruingene ble færre. Progresjonen økte, og rundt 85°—86° nord ble isen merkbart bedre. Det kunne ofte gå en hel dag uten at vi måtte ta av oss skiene. Likevel var nærmest uoverkommelige skrugarder eller belter med skruis et problem som fulgte oss helt til siste dag. Det var derfor aldri kjedelig, hver dag bød på stadig nye overraskelser og utfordringer.

Skruis er likevel lettere å forsere enn råker. Var det noe som forsinket oss, så var det råker. Sørlig vind fikk isen til å sprekke opp og danne et nettverk av åpent vann i øst-vest retning. Noen råker var så brede at vi ikke kunne se den andre bredden. Da måtte vi gå rundt, ofte i timer, til isen gikk sammen eller vi kom til et smalere sted. Mindre råker, opp til 120 meter brede, padlet vi over med pulkene. De var laget brede og ekstra høye for å kunne brukes som båt. Vi koblet dem sammen ved å surre ski på tvers, slik at vi fikk en stabil katamaran med god bæreevne. Lasten ble padlet over i to omganger. En slik råkkryssing tok et par timer.

Der andre måtte vente på at isen skulle fryse til, kanskje i flere dager, kunne vi fortsette å gå på. Så vidt jeg vet har denne metoden ikke vært brukt før.

Kryssing av råker på tynn is var forøvrig noe av det mest nervepirrende vi foretok oss. Vi ville nødig stoppe, og det er lett å ta sjanser når man er sliten og dømmekraften er redusert. Det er i slike situasjoner det er viktig å være ekstra aktpågivende. Vi sjekket alltid råkene først. Ofte varierte istykkelsen på en og samme råk, og der det var tvilsomt sikret vi med tau. Gikk staven gjennom på første hugg, var isen for tynn. På andre hugg var den tvilsom, men det gikk hvis vi ikke stoppet opp. Holdt isen tre hugg, var

det relativt trygt å vandre videre. Vi gikk gjennom isen totalt åtte ganger, men det var når vi sjekket råkene og var forberedt på at slikt kunne skje. Som regel fikk vi kastet oss over på tryggere is. Vannet frøs da til et ispanser på utsiden av klærne våre uten å trekke helt inn.

Den 19. april fikk vi beskjed via SAS om at engelskmennene lå 3—4 dager foran oss. Vi bestemte oss da for å glemme alt som het slitt og smerte. Vi ville prøve å slå dem. I stedet for de vanlige 8—9 timers øktene, økte vi dagen etter stoppene til 12—15 timer. Møtte vi en råk eller større hindring etter tolv timer, tørnet vi inn, hvis ikke gikk vi opp til femten timer. Dermed utvidet vi døgnet til rundt 30 timer og siden det var midnattsol, spilte det ingen rolle om vi gikk natt eller dag. På den måten gikk vi faktisk inn 2—3 dagsrasjoner og kunne legge på litt ekstra under de verste øktene.

Etter en slitsom dag på fjorten timer slo vi leir på 88°19'N da vi fikk uventet besøk av en isbjørn. Vi hadde nettopp fått på varme klær, da bjørnen kom tilsyne på en skrugard 20—30 meter unna. Den gikk litt frem og tilbake, snuste i været og kom så mot oss. Et varselskudd i snøen foran den hadde ingen virkning. Da den var på ca. åtte meters hold, felte vi den med tre skudd i brystet. Våpnet var en revolver i kaliber 44 magnum.

Enkelte mener det er juks å spise dyr man fanger underveis. Da er man ikke lenger «unsupported» eller uten støtte, fordi denne ekstrarasjonen ikke var planlagt. Vi spiste derfor ikke noe av kjøttet da, men tok med oss noen solide biffer som vi ville spise under feiringen når vi hadde nådd Nordpolpunktet.

Det er svært lite dyreliv så langt mot nord. Dagen etter at vi traff bjørnen, så vi imidlertid en sel stikke hodet opp av en råk vi var iferd med å krysse. Revespor så vi flere ganger, siste gang helt opp på 89° Nord. En gang fant vi også en samling små bleke reker oppå isen, nesten ved Nordpolen.

De siste to ukene hadde vi ingen radiokontakt. Vi visste derfor heller ikke at engelskmennene hadde gitt seg bare noen dager etter at vi mottok krigserklæringen via SAS. Vi fortsatte derfor å gå det vi kunne helt til vi nådde Nordpolen 4. mai kl. 22.20 GMT.

Det viste seg også at Argos-senderen hadde sluttet å virke, slik at ingen andre enn vi visste hvor vi var den siste tiden. Vi forsto imidlertid at det var noe galt da senderindikatoren som skulle blinke hver annen eller tredje time, ikke lyste. Sannsynligvis var det en dårlig kontakt et sted og etter å ha skrudd den av og på noen ganger begynte den tydeligvis å virke igjen.

Dagen etter at vi ankom Nordpolen, krøp vi ut av teltet, stapp mette etter festmåltidet på isbjørnbiff. Nå skulle vi lage istand landingsstripe for T win



*På Nordpolen, fra venstre Børge Ousland, Erling Kåge og Geir Randby. Foto: Bjørn Reese.*

Otteren. Da suste plutselig et stort fly i lav høyde over oss. Det var US Navy på ubåtjakt, og vi fikk etterhvert radiokontakt med dem over VHF.

— Do you need any food and reading material? spraket det over radioen.

— Yes, ropte vi i kor, og litt senere dalte den ene godbiten etter den andre ned fra himmelen. En fin avslutning på en slitsom men vellykket ferd.

Fordi det var dårlig vær hos oss og ved de to fyllestasjonene på de ti timer lange flyturen fra Resolute, ble vi liggende helt til 9. mai før vi ble hentet. Vi hadde nødrasjoner for tolv dager og fyring på sparebluss for 20 dager ved ankomst Nordpolen. Med US Navy i ryggen led vi derfor ingen nød. Likevel var det en lettelse å endelig se flyet lande. Og hvem andre enn Geir jumpet ut for å ta imot oss! Bedre mottagelse enn det kunne vi neppe ha fått.



# Livsnerven til Svalbard

*Av skipsreder Bjørn G. Braathen*

Braathens SAFE har fått et forhold til Svalbard. I alle de årene vi har fløyet dit, har vi sett Svalbard-samfunnet endre seg fra en nesten klasseskilt gruvelandsby til det tilnærmede normalsamfunnet vi opplever idag. Vi føler at vi har bidratt til denne utviklingen, helt siden vårt selskap gjennomførte den første passasjerflyvningen dit i 1959 og etablerte en ny livsnerve mellom øygruppen og fastlandet.

Det var derfor en stor dag for oss i Braathens SAFE da vi også fikk åpne rutetraffic til Svalbard 14. august 1987.

Svalbard-konsesjonen var samtidig et vendepunkt i vårt selskaps utvikling. Inntil 1987 hadde vi måttet akseptere at vi kom i annen rekke når nye konsesjoner skulle utdeles på norske flyruter. Svalbard-konsesjonen var den første vi fikk hvor vi fikk anledning til å konkurrere direkte med SAS på en norsk stamrute.

## *Behov for transport*

Behovet for et bedre transporttilbud til Svalbard enn det kullbåtene kunne gi, meldte seg særlig fra midten av 1950-årene. Da hadde oljeselskaper og forskningsinstitusjoner for alvor begynt å rette blikket nordover.

På Svalbard bodde omkring 1000 nordmenn og 2000 sovjetrussere, med stadig økende behov for bedre kommunikasjon. De så at luftfart i mange andre strøk av verden hadde bragt mennesker og samfunn nærmere hverandre. Verden forøvrig var blitt mindre.

Men Svalbard hadde foreløpig falt utenfor. Der var det fortsatt isolasjon fra den siste utskipning av kull fant sted i november, til den første kullbåten kom tilbake i mai.

Problemet for Svalbard var naturligvis at det ikke fantes noen flyplass. Snart skulle det heller bli en utfordring.

### *Første landing på Svalbard*

Et Catalina-fly fra Forsvaret landet på en frossen stripe i Adventdalen ved Longyearbyen i februar 1958. Catalinaene hadde helt fra begynnelsen av 1950-årene droppet post over Longyearbyen uten å lande. Men i 1958 meldte Store Norske Spitsbergen Kulkompani at en person på sykeskua måtte til fastlandet dersom livet skulle reddes. Å lande med en Catalina på en primitiv landingsbane anlagt av tyskerne under krigen var eneste håp. Store Norske brøytet landingsbanen, — og militærflyet landet. Turen tok syv timer hver vei.

Denne landingen ga Svalbard-befolkningen håp om at de kunne få brutt sin isolasjon på en helt annen måte enn de tidligere kunne ane.

Store Norske henvendte seg til Braathens SAFE, og vi ga sjefsflyver Carl L. Larsen i oppdrag å vurdere muligheten for å fly et av selskapets DC4 Skymaster til Svalbard og lande på tundraen i Adventdalen. Aldri hadde så store fly vært brukt til tilsvarende flyvninger.

En ting var å skulle fly til Svalbard. Noe annet var å finne veien. Den oppgaven ble overlatt til sjefsnavigatør Bjørn Western. Han hadde bred erfaring fra polarstrøk, blant annet etter to år på Grønland sammen med Helge Ingstad. Etter krigen ledet han gjenoppbyggingen av den radiostasjonen som tyskerne hadde brent på Bjørnøya.

Signalene fra Bjørnøya og de andre stasjonene i Nordishavet var helt avgjørende for å kunne gjennomføre en sikker, sivil flyvning til Svalbard med passasjerer ombord. Western kjente både stasjonene og telegrafistene og hadde de beste forutsetningene for å skape et førsteklasses samarbeid og en trygg flyvning til Svalbard og tilbake.

Kaptein ombord var Halfdan Furøy og annenpilot Jens Frogner. De hadde begge fløyet i polarområdene tidligere.

Store Norske påtok seg en forsvarlig rydding av en landingsstripe på 1800 meter i en bredde på 40 meter i Adventdalen, samtidig som selskapets folk sørget for at den frosne bakken var fast og jevn.

I utrustningen ombord ble det inkludert gevær i tilfelle nødlanding på land med isbjørn i nærheten. Der var gummibåter og spesielle aluminiumsdrakter som skulle forbedre mulighetene til å overleve til hjelpen kom, dersom flyet måtte nødlande, enten på land eller i sjøen. Draktene var innkjøpt fra det nederlandske flyselskapet KLM, og det var alltid 65 slike drakter ombord.

Ombord i flyet ble det lastet nødpeilesendere og bærbart kommunikasjonsutstyr som ble plassert bak i flyet, for at det skulle være mest mulig

beskyttet i tilfelle nødlanding. Dermed kunne sjefsflyver C. L. Larsen gi klarsignal til den første flyvningen, 2. april 1959. Tidlig om morgenen den dagen lettet et Braathens SAFE-fly av typen DC4, ved navn «Norse Commander», fra Bardufoss. 54 passasjerer var med på denne første tur med et sivilt, kommersielt passasjerfly til Svalbard.

Fly og passasjerer kom uten problemer fram til Longyearbyen og innledet dermed en ny tid for den arktiske øygruppen. Turen ble den første i en serie charterflyvninger til Adventdalen, før flyplassen ble bygget på Hotellneset ved Longyearbyen.

### *Første natt-landing*

En kanskje like stor bragd ble gjennomført 8. desember 1965. Da fløy Braathens SAFE den første flyvningen i vintermørket.

Forutsetningen var klarvær og måneskinn. Bilene i Longyearbyen var parkert langs flystripen med lysene på, og gruvebluss var plassert inntil rullebanens ytterkanter.

På vei nordover i vinternatten kunne flyverne peile seg inn på Bjørnøya fordi radiosignalet derfra fulgte en spesiell kode som var avtalt på forhånd. Flyet droppet julepost på Bjørnøya. Det tok fire runder før alle sekkene var lempet ned. I tillegg sendte vi med en ekstra liten hilsen fra Braathens SAFE med appelsiner, epler, bananer og et eksemplar av «Playboy».

Flystripen i Adventdalen var opplyst som avtalt, rullebanen var fast og fin. Flyet landet som om det var den mest selvfølgelige sak av verden å fly til Svalbard midt på vinteren. Det beviste at flyvning var mulig også i vinterhalvårets polarmørke, forutsatt gode værforhold.

Juleflyet som kaptein C. L. Larssen førte 28. desember 1965 ble feiret i Longyearbyen nesten like kraftig som åpningsturen i 1959.

Men noe måtte gjøres for å tilfredsstille de operative krav til videre flyvninger dersom de skulle foregå på regulær basis. Nødvendige hjelpemidler på bakken måtte fremskaffes.

Nedstigningshjelpemidler ble anskaffet, innflyvningslys, og glidebaneindikator (VASI). Drivstoff måtte kunne lagres både for våre DC-4, DC-6 og jettflyene F-28 og Boeing 737, i tillegg til reservedeler og fire varmeapparater for å holde motortemperaturen oppe under opphold på Svalbard.

I den tiden vi fløy charter til tundrabanen på Svalbard, hadde vi reservedeler for mer enn en million kroner lagret der. Det var spesielt viktig at vi hadde ekstra hjul klare til bruk.



*DC-6B. En Braathen-veteran i arktiske strøk – i bruk frem til 1969 på Svalbard. Foto: Rolf Soler.*

Det var ikke bare våre folk i Braathens SAFE som gjorde en kjempeinnsats i forbindelse med å skaffe Svalbard fast flyforbindelse. Store Norske ble etter hvert meget rutinert i å preparere en flystripe på tundraen, og personalet på radiostasjonene både på fastlandet og på øyene i ishavet gjorde en avgjørende innsats for å løse flyene trygt frem og tilbake.

### *Jetfly til Svalbard*

I 1972 gjennomførte vi Svalbard-tur nummer 100, samme året som vi for første gang tok i bruk jetfly på turen. Det var et nederlandsk Fokker F-28, også kalt «Fellowship».

Jetflyene reduserte flytiden betydelig, men vi trengte samtidig større lastekapasitet enn F-28 kunne tilby. Vi hadde i 1969 tatt i bruk de første Boeing 737 i våre operasjoner på norske innenlandsruter og i chartertrafikk, og vi så straks at de ville være betydelig mer velegnet for turene til Svalbard. Men ville rullebanen være solid nok for et så tungt fly? Flyene

måtte også kunne lande i langt større hastighet enn de som hittil hadde landet på Svalbard, slik at det ville bli ekstra belastning på rullebanen.

Sjefsflyver C. L. Larsen tok kontakt med Boeing i Seattle for å få flyfabrikantens vurdering. Det var ikke så uvanlig at Boeing-fly ble brukt til spesielle operasjoner, det hadde forekommet blant annet i Alaska. Rullebanens bæreevne og jevnhet var det avgjørende for Boeing.

Bæreevnen i Adventdalen var avhengig av hvor tykk isen var i øvre del av tundraen. Samtidig kunne møtet mellom salt- og ferskvann i nedre del av dalen lett forårsake ujevnheter og telehiv som kunne gjøre landinger umulig. For å sikre at rullebanen til enhver tid var istand til å bære flyene, ble utstyr for temperaturmåling montert i bakken. Måleresultatene ga varsel om stabilitet i isen og forholdene på rullebanen. Hvis temperaturen steg over fem grader, kunne vi forøvrig se fargeforandringer i isen.

Iståke var vår store skrekk. Vi måtte ha 1500 meters sikt for å se landingslysene.

Rullebanen ble forlenget til 2100 meter for å tillate landinger med moderne jettfly.

Fra hvalfangstselskapet Globus kjøpte Braathens SAFE inn et radiofyrtårn som hadde vært brukt i Sydishavet. Det ble montert på Hotellneset ved Longyearbyen, noe som gjorde det mulig å fly inn til Longyearbyen også under dårlige værforhold. Dette ga god regularitet.

Ved våre operasjoner på Edgeøya noe senere, ble også et radiofyrtårn montert der for å sikre prosedyren for nedstigning.

Boeing ville likevel se selv, før de ga klarsignal til bruk av Boeing 737 til Svalbard. Dermed bar det nordover med C. L. Larsen og en representant for Boeing. De sikret langs ståltråd de spente over rullebanen for å oppdage ujevnheter, og de målte istykkelsen for å vurdere bæreevnen. Til slutt ga Boeing sitt klarsignal og roste Store Norske som kunne mer enn å grave etter kull. Dermed kunne Boeing settes inn i denne verdens nordligste charterrute. Nok en milepæl var nådd.

Hver høst ble det med siste båt til Svalbard lastet inn ca. 60 000 liter drivstoff for lagring i Longyearbyen. Trykkfylleutstyr ble levert av Shell, og 2500 liter drivstoff ble pumpet inn i flyene på de ca. 12 minuttene utlasteringen foregikk.

### *Pioner i arktisk flyvning*

Braathens SAFE var på disse årene fra 1959 blitt en pioner i arktisk flyvning, etter landinger på Jan Mayen, på Stasjon Nord helt nord på

Grønland og i Nord-Canada, tillegg til to steder på Edgeøya øst for Spitsbergen.

Selskapet fikk stor internasjonal anerkjennelse for sin pionerinsats i arktiske strøk. Det skjedde ikke minst i USA, fordi endel av flyvningene til Stasjon Nord på Grønland og Edgeøya var på oppdrag for amerikanske oljeselskaper. Vi fløy også for det franske oljeselskapet Aquitaine til Edgeøya, hvor det ble anlagt en stripe på 1800 meter for landinger med DC-6B og F-27. Midt på banen var det imidlertid en stor fordypning som det aldri lyktes oss å fylle opp. Det måtte vi ta hensyn til ved start og landing.

Også andre begynte etter hvert å fly til Svalbard: Fred. Olsen fløy nordover første gang i 1966, mens SAS fløy ni turer i sesongen 1966/67. Men året etter var Braathens SAFE tilbake og dominerte flytrafikken til Svalbard helt til flyplassen ble tatt i bruk i 1975.

I mai 1974 gjennomførte Braathens SAFE sin siste landing på den provisoriske stripen i Adventdalen. Det var vårt anløp nr. 204 på Svalbard. Ombord hadde vi hatt kvinner og menn i alle aldre, post, reinsdyr, hunder, dynamitt og bensin. Snøscootere, fisk og kjøtt var fløyet nordover. En uunnværlig livsnerve var blitt opprettet og hadde fungert godt siden 1959.

Våre flyvninger til og fra Svalbard i denne pionertiden ville ikke latt seg gjennomføre om vi ikke alltid hadde møtt velvilje, entusiasme og dyktighet fra Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Våre flyvere, besetningsmedlemmer forøvrig og annet personell fortalte gjentatte ganger om situasjoner hvor Store Norskes folk gjorde en innsats langt over det som kunne forventes.

### *Flyplassen åpner*

Trafikken kunne starte på Svalbard nye lufthavn 2. september 1975, hvor vi landet 60 ganger før den offisielle åpningen. Tilsammen hadde Braathens SAFE gjennomført 265 landinger på Svalbard, før ruteflyvningene kunne starte på den nybygde flyplassen. Med vår ekspertise og erfaring fra området var vi til god hjelp for Store Norske og Luftfartsdirektoratet ved planleggingen av flyplassen og de innflyvningshjelpemidlene som var nødvendig.

Vi gledet oss til å fortsette på permanent basis med ruteflyvninger og kjøpte en egen kombinert passasjer/fraktversjon av Boeing 737 som var skreddersydd for Svalbard-operasjoner og var avsatt til dette. Til dette fløyet



*Braathens SAFE tilbake i regulær trafikk på Svalbard fra 1987. Sysselemanden Leif Eldring (til venstre) ønsker skipsreder Bjørn G. Braathen velkommen tilbake til Svalbard.*

hadde vi kjøpt inn lette containere av papp for Svalbard-frakten. Disse tok inntil 250 kilo last, kunne brukes på syv turer og sto klare i Tromsø.

Men myndighetene ga konsesjonen til SAS, som startet ruteflyvninger til Svalbard en gang i uken.

Endel av det utstyret vi hadde plassert på Svalbard tok vi med oss da SAS startet sine ruteflyvninger. Det gjaldt startaggregat, trykkluft og annet utstyr for moderne jettfly. Dette ble istedet plassert på Røros. Utstyret for av-ising av flyene ble solgt til Store Norske.

Samtidig måtte Braathens SAFE stanse charterflyvningene til Svalbard for at ruteflyvningene skulle få anledning til å innarbeide seg. Men i 1979 kunne vi så smått begynne å fly til Svalbard igjen, da det for å utvide transportkapasiteten ble nødvendig med charterflyvninger i tillegg til rutetrafikk.

### *Dagens situasjon*

Snart ble det imidlertid grunnlag for å øke kapasiteten også på ruteflyvningene til Svalbard, og vi mente at det ville være til passasjerenes fordel om de to stamruteselskapene fikk konkurrere på ruten. Slik ble det, og vi kunne innlede ruteflyvninger 14. august 1987. Dette var den første parallellkonsesjonen på det norske stamrutenettet, hvor SAS og Braathens SAFE kunne konkurrere mot hverandre på like fot på den samme rutestrekningen.

Som jeg var inne på tidligere, var dette av stor betydning for Braathens SAFE som en politisk godkjennelse av likeverdighet mellom de to transportørene på det norske stamrutenettet.

Jeg vil imidlertid ikke unnlate å nevne at da vi hadde fått konsesjonen og startet ruteflyvninger mellom Tromsø og Svalbard, hadde SAS tre ukentlige flyvninger. Vi startet med en ukentlig flyvning. Bare ett år senere hadde vi tre ukentlige flyvninger på helårsbasis og SAS en.

Idag er Braathens SAFE den største transportør til Svalbard, med vel 70 prosent av passasjertrafikken og mer enn det når det gjelder flyfrakt. I 1989 fløy vi vel 15 000 passasjerer over Barentshavet, i tillegg til 296 tonn frakt.

Vi har bidratt i betydelig grad til at Svalbard ikke lenger bare er en fjern utpost med en uviss fremtid. Svalbard er blitt et stykke Norge, — og virker ikke fullt så langt borte.

### *Støtter norsk Svalbard-politikk*

Det er offisiell politikk og generell politisk enighet i Norge om at Svalbard skal beholdes norsk. Dermed er det nødvendig å opprettholde en livskraftig





*Boeing 737 som nå er i trafikk på Svalbard.*

norsk bosetning på øygruppen, hvilket er mulig bare hvis det etableres nye næringer og virksomheter forøvrig på Svalbard. Det forutsetter at livsnerven til fastlandet holdes åpen og levende. Det gjør flyselskapene idag og bidrar dermed på en avgjørende måte til å gjøre norsk Svalbardpolitikk mulig.

Pakketurene og åpningen av Barentsburg er milepæler i Svalbards utvikling inn i 1990-årene. Det er en markering av at norske myndigheter fra nå av vil tillate turisme på Svalbard. Og det er en markering av at sovjetiske myndigheter er villige til å la de to nasjonalitetene slippe nærmere innpå hverandre på Svalbard.

Det er også hyggelig å kunne konstatere at Braathens SAFE var med på å åpne Barentsburg for vestlige besøkende. Spitsbergen Reisebyrå arrangerte i samarbeid med oss de første pakketurene til Svalbard, hvor besøk i Barentsburg var inkludert.

Den utviklingen vi nå ser av nye menneskelige relasjoner mellom nordmenn og sovjetrussere på Svalbard og i nordområdene forøvrig, ønsker vi i Braathens SAFE å delta i. Vi har gitt oss selv nye utfordringer, og

vi ønsker å være tidlig ute med å fly på Murmansk. Det kan muligens først skje i trekant mellom Tromsø, Longyearbyen og Murmansk, hvis nødvendig i samarbeid med Aeroflot.

Hvis vi får lov, kan vi dermed fortsette det vi startet da vår DC-4 «Norse Commander» landet i Adventdalen 2. april 1959. Som flyets navn antyder, ønsker vi fortsatt at nordmenn skal ha kommandoen og skal være de naturlige pionerene i nordområdene.

Og vi har intet imot at flyene også bærer det norske flagg på halero ret.

# Kampen om Nordvestpassasjen og Nord- og Sydpolen

*Av Jakob Vaage*

Når ordene Nordpol og Sydpol ble tatt i bruk er visstnok ikke oppklart. En svensk professor i Lund tok for ca. 30 år siden opp spørsmålet om når disse betegnelsene første gang forekom i presse eller i litteratur. Det kom intet svar fra norsk side.

Man forklarte seg anderledes for noen hundre år siden. I 1539 ga Olaus Magnus ut en bok «Historia de gentibus septentrionalibus», dvs. historien om folk ved eller nord for Karlsvognen. I århundrer hadde astronomene vært oppmerksomme på at en stjerne i dette stjernebildet alltid befant seg så å si på samme plass på himmelen, mens andre stjerner eller stjernebilder flyttet på seg. Polarstjernen ble navnet på dette stabile himmellegemet, mens ordet Nordpol lot vente på seg.

Forhistorien før jakten på å finne frem til Nordpolen begynte, går 400 år tilbake i tiden. Enkelte eventyrere undret seg på om det fantes en sjøvei fra øst mot vest, nord for Canada, senere kalt Nordvestpassasjen. Ønsket var å finne en kort vei til India, der det skulle være store rikdommer å hente. For å komme dit måtte man seile langs Nord-Amerika og Syd-Amerikas østkyst helt syd til Kapp Horn og så nordvest over Stillehavet.

Siden det var rikdommer det dreiet seg om var det rimelig at statsoverhodene ble anmodet om å støtte en slik ferd. Den første som fremkastet tanken var den engelske sjøoffiser Martin Frobisher (1535—1594). Men det tok hele 15 år før dronning Elisabeth gikk med på økonomisk støtte i 1575.

I 1576 kunne så Frobisher dra avsted med tre skip. Da de nærmet seg Grønland kom de opp i en storm av nesten orkans styrke. Ett av fartøylene forliste, og mannskapet på et av de andre fant at faren ved å seile videre nordover var altfor stor og dro uten videre hjem til tryggere farvann.

Frobisher hadde dermed bare ett skip til rådighet, men ville ikke gi opp. Han seilte videre til Grønland og enda lenger nordover langs vestkysten. Han oppdaget land som ingen inntil da kjente til. Det ble senere kalt Baffin Land. Med seg hjem til England bragte han en eskimo som han hadde

fanget og som vakte stor oppsikt. Han hadde også med seg noen stener som lignet gull, og takket være disse verdiløse stenene klarte han å skaffe kapital til en ny ferd med hele 15 skip (!). Han klarte ikke å nå lenger nordvest enn på den første ferden, og et tredje forsøk et par år senere mislyktes også.

Frobisher var den første som forserte havet mellom Grønland og arktisk Amerika, og han oppdaget at det bodde mennesker — eskimoer — så langt nord. Han ble adlet for sine fortjenester.

Den neste som forsøket å finne Nordvestpassasjen var John Davis (1550—1605). Med to skip seilte han i 1585 nordover mot Grønland og nådde til 72° 41'N. Davisstredet er oppkalt etter ham.

I begynnelsen av det neste århundre var Henry Hudson (1550—1611) nordover på fire ekspedisjoner, og nye land og havområder ble oppdaget. To av dem ble oppkalt etter ham, Hudsonstredet og Hudsonbukta. Det siste var av mektig størrelse og ble av Hudson kalt Mare Magnum (det store havet). Etter et mytteri der nord døde han i 1611.

William Baffin (1584—1622) trengte lenger nord til ca. 78°, og et par sund han oppdaget fikk navnene Lancaster Sund og Smith Sund. Men heller ikke han hadde lykken med seg med å komme videre og finne en sjøvei nord for Canada.

Jens Munk (1579—1628) født i Aust-Agder ikke langt fra Arendal, var ikke så lite av en eventyrer, og som ung mann flakket han rundt i verden som sjømann. Brasil, Øst-India og andre dengang nesten ukjente land hadde han besøkt. Han forela sine planer for Kristian IV, at han ville seile gjennom Nordvestpassasjen, mot septentrion (Karlsvognen).

Kristian IV anså seg ikke bare som konge av Danmark og Norge, men også av landene «bak Karlsvognen». Han ville ikke være mindre smålig enn dronning Elisabeth hadde vært, og støttet Munks planer med stor rundhåndethet.

I 1619 dro Jens Munk fra København med to skip, *Enhjørningen* med 48 og *Lamprenen* med 16 mann ombord. Han hadde imidlertid ikke mer hell med seg enn de tidligere lykkejegerne. *Enhjørningen* forliste og Munk måtte overvintre, men klarte å ta seg tilbake til Danmark året etter, men noen få mann.

Munk ga ut en beretning om ferden, som han kalte «Navigatio septentrionalibus». Nesten 300 år senere oppkalte Knud Rasmussen en øy etter ham. Men hans tragiske ferd førte til døden for 58 mann.

Det skulle nå gå 200 år før det igjen ble forsøkt å finne denne sjøveien. Igjen var det engelske offiserer som tok fatt, John Roos (1777—1856), hans nevø James Clark Ross (1800—1862) og William Parry (1790—

1855). Heller ikke de hadde lykken med seg, men på en av ferdene klarte James Clark Ross i 1831 å lokalisere den magnetiske nordpol.

England ga seg ikke. Admiralitetet utlovet en belønning på 20 000 pund (kr. 400 000), og John Franklin (1786—1847) ble utvalgt som leder for den nye ekspedisjonen. Han var en erfaren sjøoffiser med lang tjeneste, også fra arktiske strøk i 1820-årene. Hele 59 år var han blitt i 1845 da ferden startet. Alle tidligere ledere i denne merkelige jakten for å finne en Nordvestpassasje hadde vært under 40 år. Våre landsmenn Fridtjof Nansen og Roald Amundsen var jo også unge da de la ut på sine polarferder i nord og syd mange år senere.

Franklin hadde med to store skip som var utrustet med maskiner, foruten seil og en besetning på 135 mann. Dette var første gang dampmaskiner ble brukt i arktiske strøk, og det ga også håp om et godt resultat, selv om de ikke var på mer enn 20 hk. hver.

Franklins ekspedisjon endte imidlertid som den største katastrofe. Da man intet hørte fra den på to år ble det satt igang store unnsetningsekspedisjoner. I 1850 dro en eskadre på 16 skip nordover, og noen år senere dro flere. I alt skal det ha vært over 20 skip med i hjelpearbeidet, og man fant til slutt at alle 135 mann var døde, av kulde, sult og skjorbuk. For få år siden (i 1980-årene) ble det sendt en ekspedisjon nordover til stedet hvor man hadde funnet graver med gravstøtter. Likene ble gravet opp og lagt ned igjen etter at prøver av ben og knokler var røntgenundersøkt. Av prøvene fremgikk det at det også fantes en annen dødsårsak. Mennene hadde vært utsatt for blyforgiftning. Hermetikkboksene som Franklin-ekspedisjonen hadde med som proviant var loddet med bly, som man den gang i 1840-årene, ikke visste var giftig.

En sjøvei der nord ble likevel funnet takket være Franklin-ekspedisjonen. En av hjelpe-ekspedisjonene ledet av McClure (1807—1873) la ferden motsatt vei av alle tidligere ekspedisjoner. Han seilte sørover langs Nord- og Sør-Amerikas østkyst helt til Magellanstredet og så nordover Stillehavet til Beringstredet, en reise som tok mer enn tre måneder. På reisen klarte han virkelig å komme gjennom Nordvestpassasjen, om enn ikke med sitt eget skip. Det måtte han forlate og kom seg videre med sleder. Han var så heldig å møte folk fra «den andre siden» og kom med deres skip tilbake til England.

Roald Amundsen var som kjent den første som med ett og samme skip, *Gjøa*, seilte gjennom Nordvestpassasjen i årene 1903—06. Dette klarte han ikke minst fordi fartøyet var lite og ikke så dyptgående som alle de andre som hadde vært i bruk i de tidligere 400 år.

Kampen om å nå Nordpolen begynte med Fridtjof Nansens eventyrlige ide å la skuten fryse inne i isen nord for Sibir for så å la den drive med isen over polpunktet fra øst mot vest. Det var vår første professor i meteorologi, Henrik Mohn, som hadde gjort Nansen oppmerksom på at vrakrester av en amerikansk skute, *Jeanette*, som var forlist i 1881 nord for Sibir, var blitt funnet ved Øst-Grønland i 1884.

Først etter å ha fullført skiferden over Grønland i 1888 gikk Nansen i gang med sin Nordpolplan. I samarbeid med Colin Archer ble det konstruert et fartøy med avrundet kjøll, som isen kunne presse opp under eventuell isskruing. Skipet fikk navnet *Fram*.

Å få nok pengemidler til en slik hasardiøs ferd var ikke lett. Men i januar 1891 bevilget Stortinget kr. 200 000 «af den norske Statskasse», ikke minst for at fartøyet skulle føre det norske, og ikke svensk flagg. 73 stemte for det store beløpet, mens 39 stemte mot.

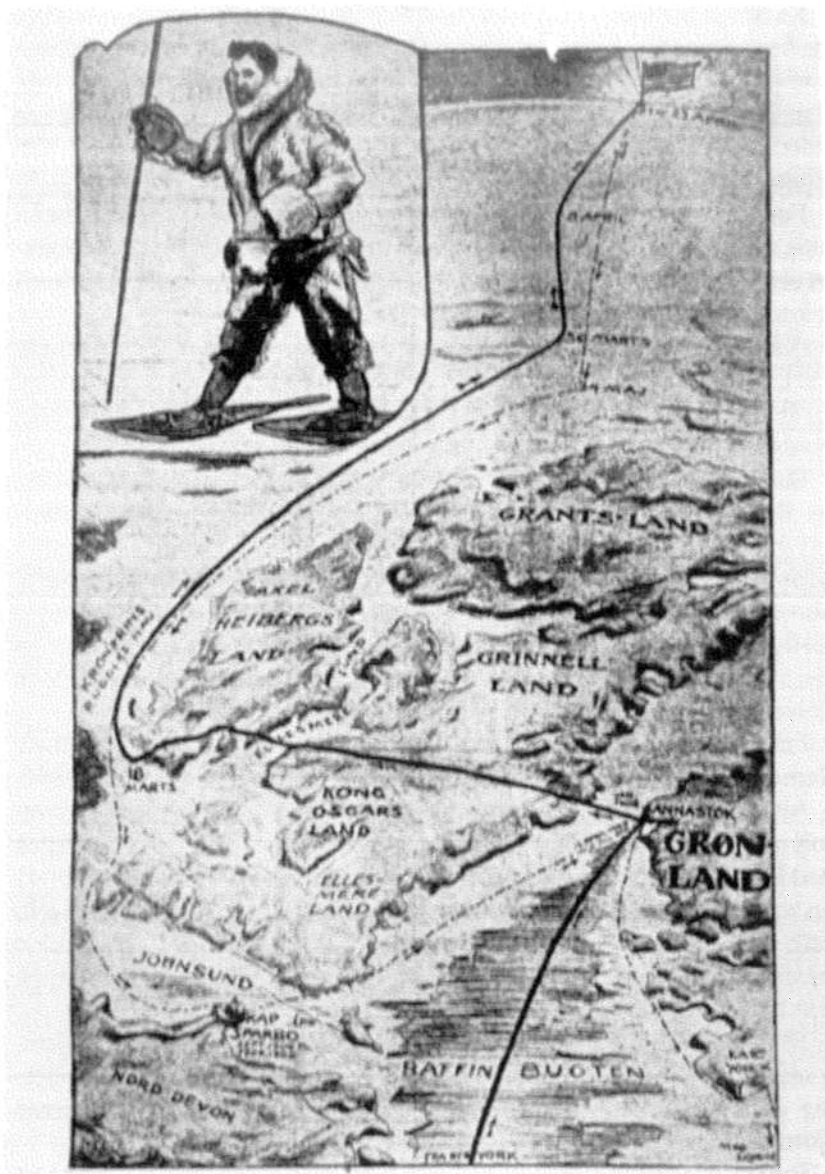
Blant mindretallet var flere som anså Nordpolferden som ugjennomførlig. En av dem kom med følgende historie: Da Columbus 400 år før, i 1490, søkte den spanske konge Ferdinand V om midler til sin ferd, sendte kongen planen til de lærde menn i det berømte universitet i Salamanca. Svaret han fikk lød: «Selv om jorden er rund som Columbus mener, så går det ikke an å seile rundt om den. Nedad Vandbjergene kan nok gå an, men opad - Nei!» En annen Stortingsrepresentant tok til gjennæle og sa: Men Columbus klarte det jo. — Og Nansen fikk sine 200 000 kroner.

*Fram* forlot Christiania den 23. juni 1893 med 13 mann ombord. Nansen lot meddele: Jeg blir borte i to år. Ingen vil høre fra oss før i 1896.

Alt stemte med disse beregninger, bortsett fra at *Fram* ikke drev over polpunktet, men 4° syd for det. Nansen forlot *Fram* i april 1895 sammen med Hjalmar Johansen for å ta seg frem til polen på ski. De nådde til 86° 4', det nordligste punkt nådd av mennesker inntil da. Den 13. august 1896 satte de igjen foten på norsk jord. Samme dag kom *Fram*, som hadde drevet videre siden Nansen forlot den, ut av isen vest for Svalbard, og ankom en uke senere til Norge.

1889 var Nansen blitt mottatt med stormende begeistring etter hjemkomsten fra Grønland. Men den mottagelse han fikk en vakker septembertag i 1896 utenfor Akershus festning overgikk alt. Med Bjørnstjerne Bjørnson som hovedtaler ble det en uforglemmelig dag.

Skulle Nordpolen være like uovervinnelig som Nordvestpassasjen? Det så nesten slik ut. Andrée's ballongferd året etter i 1897, var så å si dømt på forhånd. Han og hans to følgesvenner ble funnet i 1930, 34 år senere, på Kvitøya nordøst for Svalbard, på ca. 80° N.



*Illustrasjonen viser ruten som Frederick Cook påstod å ha gått til Nordpolen i 1908. Denne illustrasjonen gikk verden rundt, men Cooks nordpolsferd ble aldri godkjent.*

De neste er amerikanerne Robert Peary og Frederick Cook. Peary hadde vært nord for Grønland flere ganger i 1890-årene. Det hadde også Cook. I begynnelsen av dette århundre begynte Peary sine forsøk på å nå frem til Nordpolen. I 1902 nådde han til ca. 84° og i 1907 til ca. 87° N, det nordligste punkt til da et menneske hadde satt sin fot.

I 1908 dro også Cook mot Nordpolen. Ved tilbakekomsten utbasunerte han å ha nådd polpunktet den 23. april 1908. Danske vitenskapsmenn betviler dette, etter å ha gjort undersøkelser. Selv Cooks tegning over den rute han fulgte, blir ikke godkjent.

De følgende år, 1909—1911, ble noen av de mest spennende i historien om hvem som skulle bli seierherrer i kampen om Sydpolen og Nordpolen. Meldingen om at Cook hadde nådd Nordpolen kom som et sjokk på Peary, som i mange år hadde forberedt seg til å være den første. Amundsen hadde latt tilflytte pressen at han aktet seg til Nordpolen i 1910. Nå gjaldt det å sette fart i planene. Utpå høsten 1909 kom den sensasjonelle melding fra Peary om at han hadde nådd polpunktet den 6. april 1909.

Alle visste at Scott skulle sydover i 1910 og Amundsen nordover. Men siden Peary hadde nådd Nordpolen, var Amundsen kommet på at han kanskje heller burde være med i kampen om Sydpolen. Da *Fram* forlot Madeira la han frem sin reviderte plan for deltagerne som enstemmig gikk inn for å følge Amundsen på ferden videre mot syd. Amundsen sendte telegram til Scott som da befant seg på New Zealand. Det så ut til å kunne bli en thriller av de store. Morgenbladet hadde en pressemelding i februar 1910 som innebar ikke så lite av en sensasjon:

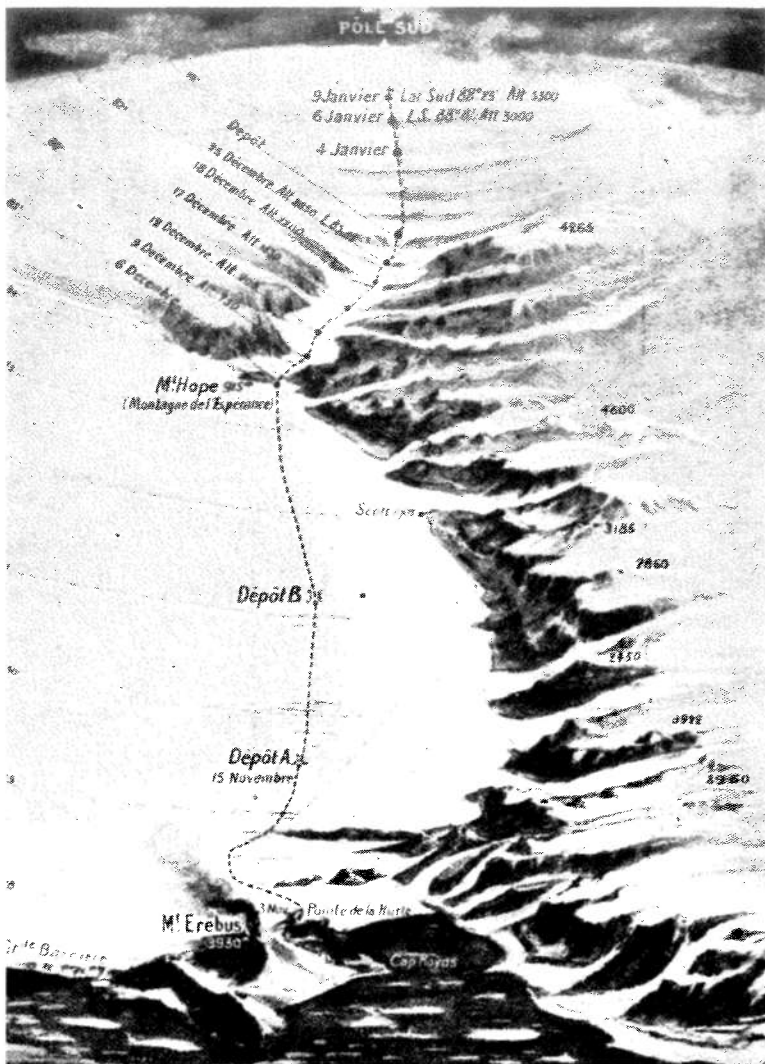
#### «Kampen om Sydpolen

Verdens mest spændende Væddeløb — Peary og Scott Engelsk/amerikansk kamp om å nå Sydpolen først. Fra amerikansk hold er Scott forespurgt om han ville betrakte deres forsøk på også å nå Sydpolen med personlig uvilje.

Scott svarte vennlig at fra hans side ville det ikke være noen som helst motvilje mot det.»

Engelskmenn var også her pionerer. Det første fremstøt ble gjort av Robert Falcon Scott, under den britiske Discovery-ekspedisjonen 1901—1904. Han nådde til 82° 17'S. En lite, i allfall her i Norge, påaktet sydpolferd er den Ernest Shackleton utførte i 1908. Uten å ha hjelp av hunder eller å anvende ski, nådde han og hans tre ledsagere helt til 88°23'S, på det antarktiske kontinent. Bare 178 km fra dette attraktive, usynlige punkt måtte de gjøre vendereis.





Shackleton påviste i 1908 at Sydpolen måtte ligge i en høyde av ca. 3000 meter. Takket være hans ferd og kartet han lot utarbeide fikk Scott og Amundsen rede på de voldssomme stigningene de ville måtte overvinne for å nå dette målet.

De hadde utført en bragd som burde ha oppnådd adskillig større anerkjennelse enn den ble tildelt i pressen etter tilbakekomsten. De hadde jo bare å tilbakelegge en distanse som fra Oslo til 3 mil nord for Lillehammer.

Da så Amundsen også meldte seg som deltager i denne kampen ville det kunne bli en gigantisk strid mellom England-Amerika og Norge eller rettere sagt mellom Scott-Peary og Amundsen. Men så hørte man ikke mer fra Peary.

Vi kjenner alle resultatet. Amundsens suverene ferd med hundene og Scotts ekspedisjon som ble mislykket på grunn av forferdelig uvær og dårlig utrustning. Hans motorsleder kunne ikke brukes etter en tid. Hundene han hadde med sendte han tilbake og de fem polfarerne, som ikke hadde særlig kjennskap til skiløping, hadde mange vanskeligheter å kjempe med.

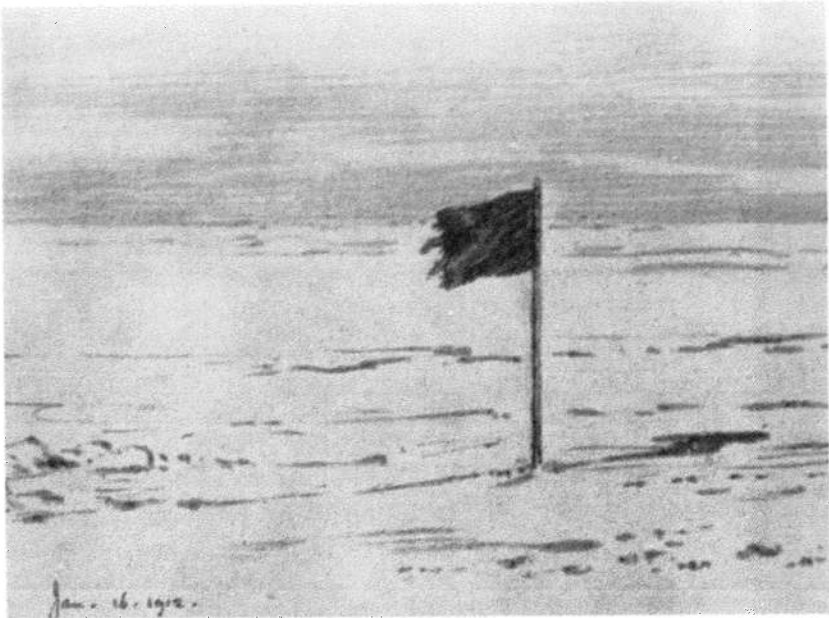
Alle omkom på hjemturen fra Sydpolen, som de hadde nådd 17. januar 1912, akkurat en måned etter at Amundsen hadde heist det norske flagget og reist det lille teltet på polpunktet 17. desember 1911.

Denne dato, 17. desember, trenger en nærmere forklaring. I alle leksika og ellers i litteraturen angis Amundsens ankomst til Sydpolen å være 14. eller 15. desember 1911.

Da Amundsen skrev manus til sin bok under selve ferden var datoen satt til 15. desember. Først etter tilbakekomsten til sivilisasjonen til Hobart i Tasmania i mars 1912 ble han oppmerksom på at han ved passeringen av datogrensen (den 180. meridian) med *Fram* i 1910 hadde oversett at han da måtte ha samme dato to dager i trekk. Derfor ble i boken, som utkom 1912, denne dato rettet til 14. desember. Men han glemte det i manus på andre steder i boken, f.eks. under fotogradiene av deltagerne på det han anga som polpunktet den 15. desember, som altså var den 14. desember. Dette fotografi med teksten 15. desember 1915 står også gjengitt i siste utgave av Aschehoug og Gyldendals store leksikon (1987).

På sin marsj sydover passerte Amundsen igjen datogrensen tilbake til vestsiden så 15. desember er den riktige. Dette punktet lå ikke på selve polpunktet men noen kilometer fra det, på ca. 89°50'S. Amundsen skriver i sin bok Sydpolen (som utkom 1912) på side 121: «Selvfølgelig visste enhver av oss at vi ikke sto på polpunktet.» På side 131 står det:

«Den 17. desember 1911 var det på'n igjen, og Bjaaland ble overlatt det hederlige hverv å lede ekspedisjonen mot selve polpunktet.»



*Dette fotografiet står på side 123 i Amundsens bok Sydpolen, som kom ut i 1912, med følgende tekst: «Det Norske Flag Paa 90° S.Br. 15. Desember 1911».*

*I boken skriver han imidlertid på side 121: «Selvfølgelig visste enhver av os, at vi ikke stod paa polpunktet». De neste dagene arbeidet de med å «sirkle inn polpunktet», som de nådde 17. desember 1911. Her satte de opp det lille polteltet med et norsk flagg, som Scott fant frem til 17. januar 1912.*

### *Den 17. desember 1911 ble altså Sydpolpunktet nådd*

Ved å se hva Scott skrev i sin dagbok (utgitt 1913) får vi bekreftet denne dato. Han skriver på side 134:

«Den 16. januar var vi midt på dagen på 89°42'. Da vi hadde gått et par timer oppdaget Bowers noe foran oss som han mente var en varde. Snart forsto vi at det ikke var noe som naturlig hørte med til sneen. Vi så en sledemeie som det var bundet et svart flagg til, og vi så rester av en leir, sledespor og skispor i alle retninger og spor av hunder, mange hunder.

Det hele var klart. Nordmennene er kommet oss i forkjøpet og har nådd polen først. Det er en fryktelig skuffelse, og det er stor synd på mine trofaste kamerater. *I morgen må vi marsjere videre mot polen, og så skynde oss hjemover* så fort vi er i stand til. Det blir en tung hjemreise.»



*Den 16. januar 1912 fant Scott og hans feller stedet der Amundsen hadde latt seg fotografere sammen med tre av sine menn. Der fant de et svart flagg bundet til en sleder-reie. Etter Scotts beregninger var de på  $89^{\circ} 43'S$ , altså noen kilometer fra polpunktet.*

*Scott må da ha lurt på om Amundsen hadde «snudd» og dradd nordover fra dette punktet? Da hadde de enda en sjanse til å være de første på polpunktet. De dro videre mot syd og fant teltet til Amundsen på Sydpolen. Slaget var tapt.*

På det punktet der stangen med det svarte flagget sto, var det Amundsen lot avfotografere enkelte av sine deltagere den 15. desember 1911 med tekst om at de sto på polpunktet.

Forsøkene i mer enn 300 år på å finne en sjøvei nord for Canada ble utført av engelskmenn og en nordmann med mange ulykker og mer enn 200 dødsofre som resultat. Noen praktisk nytte av Nordvestpassasjen er ikke oppnådd. Vi må vel ha lov til å konkludere med at utbyttet av alle ekspedisjonene har vært minimalt, og at de i grunnen var unyttige både fra et vitenskapelig og ervervsmessig synspunkt. Ingen rikdommer å hente!

Tanken om å erobre Nord- og Sydpolen vokste stort sett fram fra ønsket om å finne frem til de steder på jorden som man ennå ikke kjente til uten tanke på økonomisk vinning. Noen tragedier fulgte kjølvannet, men bagatellmessige sammenlignet med alle de ulykkelige hendelser forbundet med Nordvestpassasjen.

En skjæmmende episode er Frederick Cooks opplysning om at han hadde vært på Nordpolen i 1908, men som altså viste seg å ikke medføre riktighet. Vi må dessverre også kunne sette et spørsmålstegn ved om Robert Peary var på selve polpunktet i 1909. Det er flere, selv amerikanere, som har stillet seg tvilende til det. Hva de har bygget sin tvil på vet jeg ikke, men ved å lese Peary's bok «The North Pole» som utkom i 1910 synes det å være grunn for tvilen.

Han skriver at hjemturen fra polpunktet ble tilbakelagt på 16 døgn (marches). Da må han ha tilbakelagt gjennomsnittlig 48 km hver dag. Det er en distanse som hverken Roald Amundsen eller Scott klarte. Amundsens dagsmarsjer med friske, sterke hunder var aldri over 30 km pr. dag, mens Peary tilbakela 48 km pr. dag i 16 døgn. En dag gikk de 45 miles, dvs. 72 km!

Vi kan derfor gå ut fra at de første som så selve Nordpolpunktet var Roald Amundsen på sin ferd med luftskipet Norge i 1926.

# Eggsanking på Bjørnøya

*Gustav Rossnes\**

Bjørnøya har lenge vært kjent for sine store sjøfuglkolonier. Deltakerne i ekspedisjonen til Willem Barentsz var i land i 1596, og i hundreårene etter har fangstfolk gått i fuglefjellene om våren for å beskaffe de rike forekomstene av fugl og egg i de stupbratte fjellsidene. Fuglebein i møddingene ved pomortuftene viser at også de russiske fangstfolkene som overvintret på Bjørnøya på 1700-tallet, utnyttet sjøfuglene som matressurs. Denne artikkelen beskriver fuglelivet på øya, og hvordan den norske eggsankingen ble drevet, spesielt virksomheten etter krigen for salg av sjøfugleggene på fastlandet. Til slutt beskrives hvordan norske myndigheter gjennom forskjellige fredningsbestemmelser fikk kontroll over utnyttelsen av sjøfuglbestandene på Svalbard.

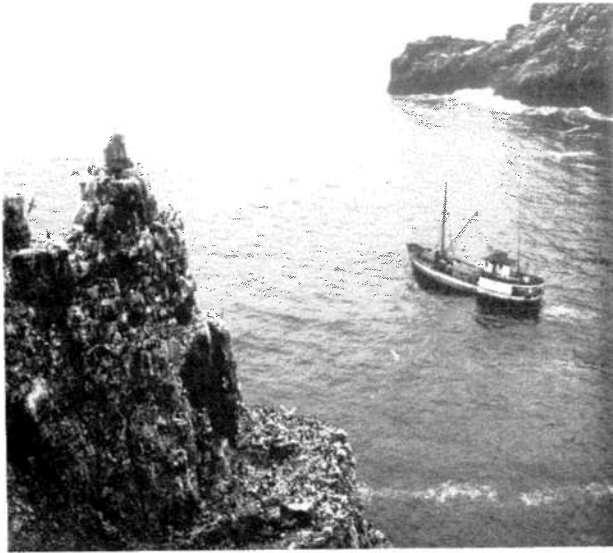
## *Fuglefjellene*

På Bjørnøya hekker store mengder sjøfugl. Polarmåke *Larus hyperboreus* og svartbak *Larus marinus* hekker på kanten av brinken langs kysten, havhest *Fulmarus glacialis* ruger i fjellet under brinken, og alkekonge *Alle alle*, lomvi *Uria aalge*, polarlomvi *Uria lomvia*, teist *Cephus grylle*, og krykkje *Rissa tridactyla* holder til i de bratte fjellsidene som stuper rett i havet. Den spesielle sammensetningen av fjellet med vekslende harde og bløte lag har resultert i at det ved erosjon er dannet lange, horisontale hyller i fjellveggen hvor fuglene finner plass til å hekke.

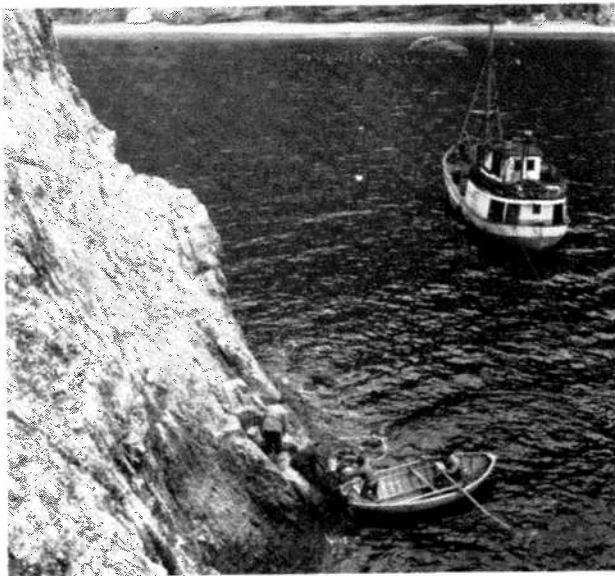
De største fuglefjellene er på sørenden av øya, med Fuglefjellet og Hambergfjellets 400 meter høye loddrette sider, Alkholmen, samt de karakteristiske formasjonene Stappen og den 80 m høye Sylen like utenfor.

Lomvien er den dominerende fuglearten, en utpreget koloniruger som i store flokker fordeler seg i fjellsiden fra strandlinjen og opp i de store høydene. På berghyllene har lomvien rugeområdet sitt nærmest fjellveggen. Der sitter de rugende fuglene tett sammen med brystet mot veggen. De fleste eggene blir lagt sist i mai og begynnelsen av juni, avhengig av værforholdene. Et lomviegg er ganske stort, ca. 9 cm langt og med største diameter på ca. 5 cm.

\* Originalmanuskriptet med alle henvisningene oppbevares på Norsk Polarinstitut, Oslo.



*M/k «Bilbao» av Tromsø har ankret opp mellom Alkholmen og Fuglefjell. Det er i siste uken av mai 1958, og det var i denne tiden sankingen av lomviegg normalt kunne begynne.*



*Eggsankerne blir satt i land på Alkholmen. Når det er smul sjø kan doryen manøvreres helt inn til fjellsiden, og ilandsettingen kan skje uten vanskeligheter. Det er fastgjort et tau langs fjellsiden for å lette klatringen oppover.*

Lomvien bygger ikke reir, men legger bare ett egg direkte på berget. Når den ruger, står den halvveis opp så egget kan komme i kontakt med rugeflekken, et nakent hudstykke nederst på buken som har ekstra kraftig blodforsyning. Egget får på denne måte nesten samme temperatur som kroppsvarmen på ca. 40°C. Samtidig ligger egget oppå føttene. Derfor har det lett for å få et skubb og begynne å rulle hvis fuglen skremmes opp. Imidlertid er egget pæreformet slik at det oftest vil rulle i en sirkel hvis det kommer i bevegelse. Derved minskes risikoen for at det skal rulle ned fra fjellhyllen og knuses. Likevel er det mange egg som går til grunne, både fordi de blir knust, og ved eggroving av naturlige fiender som polarmåke og polarrev *Alopex lagopus*. 15—17 døgn etter første gangs egglegging kan imidlertid lomvien legge om inntil to ganger. Fremmede egg blir ikke rørt siden fuglen kan gjenkjenne sitt eget egg på fargen og mønsteret som er spesielt for hvert egg.

### *Fangstvirksomheten*

Fra 1820-årene har det nesten hver sommer vært skuter fra Nord-Norge på ishavsfangst. De jaktet særlig på hvalross *Odobenus rosmarus* og sel. Men fordi utbyttet av denne fangsten kunne variere, brakte de også med seg reinsdyrkjøtt, ærfugldun og sjøfuglegg. Det ble nok også fanget en del fugl for å få variasjon i kostholdet om bord.

Norske fiskere gjorde gode fangster av torsk *Gadus morhua* og håkjerring *Somniosus microcephalus* ved Bjørnøya og vestkysten av Spitsbergen i perioden 1874—82. Fisket etter kveite *Hippoglossus hippoglossus* og torsk i disse farvannene kom i gang igjen i 1925. Også fiskerne var i land flere steder for å drive reinsdyrjakt og sanke egg og dun slik selfangerne gjorde.

I 1920—30-årene var det penger å tjene på fangst av sjøfugl for salg til revefarmer på fastlandet, og en god del fugl ble fanget ved Bjørnøya. Eksempelvis ble det bare til Harstad innført 5000 lomvi til revefôr, samt en mengde egg i juli 1935. Fuglene innbrakte 30 øre pr. stk., egg 10 øre.

Virksomheten med fangst av sjøfugl tok imidlertid slutt før den annen verdenskrig, og i årene etter har de fleste fiske- og fangstskutene kun vært innom fuglefjellene for å sanke egg til eget forbruk. Sjøfuglegg, særlig av lomvi, har alltid vært et kjærkomment ferskmattilskudd til skipsprovianten.





*Når det er urolig sjø, stilles det krav både til hoppeferdighet og manøvreringsdyktighet. Fjellet går rett i sjøen, og det gjelder å holde doryen klar av fjellet. Folkene må passe på og hoppe i rette øyeblikk.*



*Eggsankerne på vei til sankeklassen i Grønolia. I den bratte fjellsiden blir det hugget groper i den hårde snøen for å sikre fotfestet.*

### *Arbeidet i fuglefjellet*

Skutene som i siste halvpart av 1950-årene dro opp til Bjørnøya for å sanke lomviegg, hadde vanligvis en besetning på syv mann. Eierne av «Bilbao» brukte å annonsere i Tromsøavisene etter erfarne folk. En del av mannskapet var vant med eggstaking i fuglefjellet på Sør-Fugløya i Helgøy fra barndommen av. Enkelte var med som mannskap i en årrekke. Fisket var gjerne dårlig på den tiden av året, så folk var ivrige etter å delta. Avreisen fant som oftest sted i siste uken av mai for at båten kunne ligge klar fra den første dagen fuglene startet eggleggingen. Det kunne en observere ved at lomvien begynte å sitte med brystet inn mot fjellveggen. Sankingen foregikk i fuglefjellet sør på øya, særlig ved Kapp Kolthoff i Grønnlia og Svarthammaren, og på Alkholmen og Stappen.

Båtene som hadde dispensasjon, var vanligvis ute i god tid for å unngå framgangsmåten med å «sope» fjellssidene rene for egg hvis rugingen var kommet i gang før ankomst. Perioden mellom hekkestart og fredningen av fuglekolonierne var så kort at tiden måtte utnyttes best mulig. Alvorlige forstyrrelser av fuglelivet for å sikre seg nylagt egg var derfor uheldig for fangstresultatet.

Det er sterkt strømdrag rundt Bjørnøya. Derfor var det hele tiden tre-timers vakter mens de andre sov. Motoren var kontinuerlig i gang slik at båten kunne komme seg hurtig bort hvis det ble pålandsvind, eller det kom drivis. Vakten drev gjerne og sydde seg «lugga» (en slags forsterkede ullsokker til støvelvertrekk) av gamle sokker og sjøvotter, da slitasjerna på fottøyet var stor under klatringen i det ujevne fjellet.

Besetningen tørnet ut i seks-halvsyvtiden om morgenen. Klokken syv, senest halv åtte, var de i lettbåten for å ta seg i land. Frokost ble servert ved 11-tiden. Da kom kaffekjelen, kokte egg og brødsiver i bøtte på løypestreng fra skuten. Så var det å tørke den verste fuglemøkken av fingrene og ta for seg. Ble noen sultne ellers når de gikk i fjellet, kunne man se dem suge i seg en rå eggeplomme. Det var vanskelig å lande med lettbåten pga. strømdraget, og det kunne hende at folkene ikke kom seg ut til skipet til de andre måltidene.

Sankingen pågikk til 13—14-tiden da mannskapet rodde om bord for å spise middag, hvile og drikke kaffe. Deretter var det en arbeidsøkt fram til 19—20-tiden da de igjen var om bord for å spise. Kveldsøkten kunne pågå til midnatt, iblant til ett-halv-to om natten.

Områdene som var tilgjengelige, ble plukket rene for egg. Sanksystemet var slik at Grønnlia og litt av Alkholmen ble plukket på én dag.



*Lomvieggene blir sanket i bøtter som siden blir tømt på en høvelig lagringsplass. Der blir de dekket med et presenningstykke til de senere skal sendes om bord i skipet.*



*Enkelte lomvier «trykker» i det lengste på egget sitt. Går man varsomt frem, kan man komme fuglen så nær at man kan stryke den over ryggen.*

Stappen ble tatt til slutt. Hver annen eller hver tredje dag, ble det sanket på de samme feltene. På denne måten unngikk de å få egg som var ruget på og blitt «stroppen», dvs. begynt å utvikle kylling.

Mannskapet på «Bilbao» var svært plaget av hvalfangere som kom innom for å skaffe seg egg. Hvis de gikk i områdene som var sanket, ødela de plukkesystemet som var lagt opp for å sikre nylagte egg. Det hendte derfor at de fikk en bøtte egg for å la være å gå i land, eller det ble byttet egg mot hvalkjøtt.

Utstyret til arbeidet var enkelt. Stort sett ble det drevet friklatring i fuglefjellet, men det ble medbrakt tau til sikring under klatring på farlige og utsatte steder. Det var viktig å ha med seg kjentmann under arbeidet i fjellsidene. Berget på Bjørnøya er både bratt og løst, så for å ta seg fram på en betryggende måte, må man kjenne til de sikre rutene.

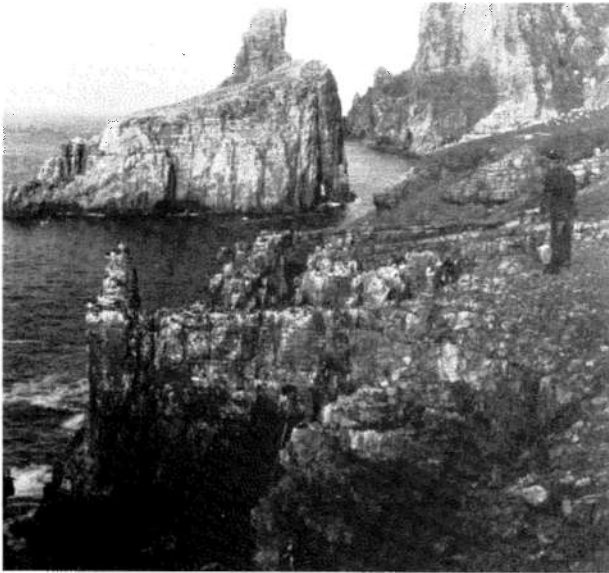
Eggene ble sanket i vanlige sinkbøtter. På hendene ble det brukt ullvotter, og på støvlene spente de på seg «lugga» for å få bedre fotfeste på det glatte berget. For å oppnå større rekkevidde under innsamlingsarbeidet på de smale fjellhyllene, hadde folkene med seg en «eggstang», en ca. 2 m lang, kraftig bambusstang med en liten hov i ene enden. Med dette redskapet kunne de nå egg som lå vanskelig til. Dessuten tjente eggstangen som støtte under klatring i de bratte fjellsidene.

Eggene ble samlet på et sentralt sted og siden fraktet ned fra fuglefjellet i bøtter som ble sendt på løypestreng direkte ned i båten. Om bord ble eggene pakket i tønner og kasser i lasterommet og avkjølt med snø for å sikre transporten fram til markedet på fastlandet.

Størstedelen av eggfangsten ble omsatt en detalj ved direktesalg fra båten. På salgsrunden fra Hammerfest til Harstad gikk det gjerne med 2—3 uker. Mot slutten av 1950-årene var prisen fra 70 øre til 1 krone egget. Fordeling av utbyttet skjedde på tradisjonelt vis: fratrekk av utgifter (brennstoff, proviant m.m.), båtpart og mannlott. Båten tok tre mannsparter. Mannskapet holdt seg med klær selv. Men alt materiell som gikk med ble trukket fra som felles utgifter (sjøvotter, tau, o.l.). Om været var bra og hekkingen kom hurtig i gang, kunne det bli en bra lott. Sett i forhold til anvendt tid, var imidlertid eggankingen ikke så veldig bra betalt når hele turen kunne vare 4—5 uker.



*Utstyret til eggsankerne består av sinkbøtter og en liten hov i enden av en bambusstang. Klatretau er også nødvendig. På føttene har de «lugger» som gir godt feste på de skarpe steinene i de ofte glatte fjellhyllene.*



*Utsikt fra Fuglefjell mot Alkoholmen til venstre, og toppen av Stappen bakenfor.*

### *Fredning og vern av fuglelivet*

Bjørnøya er en del av Svalbard, og ble underlagt norsk statshøyhet i 1925. I loven om Svalbard fra samme år heter det at Kongen kan utferdige forskrifter om bl.a. jakt, fangst og fiske, samt om fredning av dyr, planter, osv. De første bestemmelsene kom i 1928, og da ble det bl.a. satt forbud mot fangst av fugl med garn og limpinner. Samtidig ble det forbudt å samle egg og dun fra ærfugl i perioden fra og med 16. juni til og med 15. august.

Mannskapene på de fleste norske fiskebåtene var hovedsaklig interessert i å plukke seg mateegg når de var innom Bjørnøya. Det hendte de måtte gå opp mot øya for å ligge i lé for storm, eller de var på land for å hente agnsild. For å bevare silden best mulig, var det en del fiskere som hadde agndepot i snøfonnene. Færøyingene som drev fiske i området, var spesialister på eggsanking og fuglefangst. På Færøyene har denne virksomheten alltid vært en viktig næring om våren. Til fangst av lomvi brukte de den tradisjonelle fleygastong, en slags hov på et skaft av ca. 3,5 m lengde. Fuglene ble ofte benyttet som agn til juksafisket.

Flere instanser begynte etterhvert å bekymre seg for virkningene på fuglebestanden av den kraftige utnyttelsen. I 1937 søkte Adolf Hoel, lederen for Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser, Industridepartementet om å få bruke kr. 200,- til tur/returbillett Færøyene for å studere fuglefangst «der den er et erhverv av betydning for folkenæringen». Hoel ønsket å studere forholdene på stedet. Men av særlig interesse var det å treffe folk som hadde vært på fuglefangst på Bjørnøya, for å høre meninger om hvilke forholdsregler som burde tas for å regulere eggsanking og fuglefangsten der.

Det var imidlertid dårlig kontroll i området fra myndighetenes side, og utover i 1930-årene innløp det rapporter om en tildels hensynsløs fangst- og eggsankingsvirksomhet i rugeperioden. Bestyreren på Bjørnøya radio ble derfor gitt midlertidig politimyndighet for å holde oppsyn og gi melding om forholdene. I 1937 ble det registrert syv ekspedisjoner på eggsanking og fuglefangst. De verste utslagene av rovdrift skjedde ved skyting i de store fuglekonsentrasjonene:

«Endel fuggel blir gjerne liggende igjen paa hyllene og raatner, likesom en større del blir saarskutt og i fallet fra hyllene til havflaten, saaledes kommer ned på sjøen litt lenger ut, slik at den tidligere rasjonelle fangst ikke levner tid til å fare rundt sjøen og samle fuglen op. Senere hen samles døde og halvdøde fuggel i strømevjen. Skipper Steffensen uttaler



*De vanskeligst tilgjengelige eggene blir plukket med hoven.*



*Aile Lindseth fra Tromsø som er en garvet eggsanker, var den eneste som hadde appetitt til å spise rå lomviegg.*

i den anledning at det er et trist syn å se all den døde og halvdøde fuggel som driver langs landet».

På de beste plassene lå det til og med folk på vakt i fjellsidene for å holde konkurrentene unna eggforekomstene. Radiobestyreren anslo fiskeflåten i farvannet til rundt 1500 mann fra Færøyene og 1000-2000 nordmenn.

For å prøve å begrense denne ødeleggende virksomheten, satte myndighetene i 1937 forbud mot å fange eller drepe fugl og samle inn egg på Svalbard uten til eget forbruk på stedet og i Svalbardfarvannene. Året etter ble det innført fredningstid for en rekke fuglearter fra 10. juni til 15. august. I samme tidsrom var det også forbudt å løsne skudd i fuglefjellet og i en avstand fra dette på en nautisk mil.

Myndighetene oppnådde på denne måten å få kontroll over utførelsen av sjøfuglegg for salg på fastlandet. Det var nemlig mulig å dispensere fra bestemmelsene, slik at en båt etter søknad kunne få tillatelse til å føre egg fra Svalbard. Betingelsene var at eggene måtte være plukket før fredningen tok til 10. juni, og at båten var i norsk havn senest 15. juni.

### *Eggsankingen etter krigen*

Under krigen var det ikke anledning til alminnelig ferdsel i Svalbardområdet. Fredsvåren 1945 førte med seg sterk rovdrift i fuglefjellene på Bjørnøya. I årene fram til 1952 frarådet Norsk Polarinstitutt derfor sterkt at det ble gitt dispensasjoner for utførsel av sjøfuglegg fra Svalbard. I en kommentar til Industridepartementet av 10. april 1946 skriver lederen for Instituttet, Anders K. Orvin:

«Ifjor ble fuglefjellet på Bjørnøya og øyene på Vestspitsbergen utsatt for en rent ut skammelig rovdrift. Vi har fått rapporter om at en mengde båter besøkte egg-værene, og at der gjennom hele sesongen foregikk en fullstendig rensking av rugeplassene. Folk slo seg ned på land i tett og foretok en systematisk plukking så lenge fuglene holdt til i fjellet. En masse egg ble ødelagt og det opplyses at der også ble drevet en hensynsløs jakt på fugl i rugetiden. NSIU mener det vil ta år før den forvoldte skade blir gjenopprettet, og rugeplassen på Svalbard må derfor få være i fred.»

Samtidig uttalte fylkesforsyningsnemndene om søknadene at det ikke var særlige forsyningsmessige behov for sjøfuglegg til menneskeføde. Myndig-





*På vei ned Grønnlia til plataet over Kapp Kolthoff. Eggsankerne lister seg varsomt ned til denne kolonien av lomvi, og eggene plukkes etter hvert som fuglen trekker unna.*



*Det er rigget til for ombordføring av eggene fra lagringsplassen på Kapp Kolthoff, ved vestsiden av Eyjebukta. Skuta som tar imot eggene, ligger rett under fjellet og er ikke synlig. Bøttene som har en fastsurret sekkefille som lokk, blir firt ombord på løypestreng.*

hetene fulgte rådene, og Industridepartementet nektet dispensasjon fra bestemmelsene om eggsanking fram til 1952.

I 1952 ble det gitt to dispensasjoner, i 1953 én. Foruten to båter, fikk også betjeningen ved Bjørnøya Radio tillatelse til eggsanking i 1954. De sanket tusen egg på øyas nordre del, men avsetningsvansker førte til at stasjonen ikke søkte om utførselstillatelse senere. For 1955 ble det gitt fire dispensasjoner. Ifølge Lønø var det imidlertid kun to båter som sanket egg for utførsel dette året. Ifølge Tromsøavisene var båtene i havn etter 15. juni, altså etter den dato departementet hadde satt som betingelse for dispensasjon. Polarinstituttet frarådet derfor at det ble gitt dispensasjoner for 1956, da man ikke hadde garanti for at det ikke ble sanket egg etter fredningsdato. Uansett ville det være bra at lomvikolonien fikk være i fred ett år. Det er derfor uklart om det ble gitt dispensasjon fra Industridepartementet, selv om Lønø oppgir to båter. For de følgende årene er det imidlertid notert to båter på eggsanking fram til 1959. Både i 1959 og 1960 var det to personer som fikk dispensasjon, men det er bare opplysninger om én båt som sanket egg. Høsten 1960 uttaler Norsk Polarinstitutt at antall lomvi på sørsiden av Bjørnøya er så stort at det uten fare for bestanden kan gis tillatelse til eggsanking. Men instituttet anbefaler at det ikke gis dispensasjon til mer enn én person. I årene etter var derfor Tromsøskuta «Bilbao» alene om å drive den kommersielle eggsankingen i lomvikoloniene på Bjørnøya.

Da «Bilbao» var ved Bjørnøya i 1962, var været så dårlig at hekkingen ikke kom i gang før fredningstiden. Tross telegrafisk henvendelse til departementet, ble det ikke gitt unntak fra fredningsbestemmelsene, og skuta måtte returnere uten fangst. Pga. den dårlige hekkesesongen i 1962, frarådet Polarinstituttet dispensasjon for eggsanking i 1963. «Bilbao» var derfor ikke ved Bjørnøya igjen før sesongen 1964. Men pga. de dårlige erfaringene fra 1962, gikk ikke skuta opp de følgende to år da været var for dårlig ut over vårparten. Sesongen 1967 var vellykket, men turen i 1968 ble igjen avlyst pga. den sene våren. Sankingen i 1969 ga det vanlige utbytte på rundt 20 000 egg, men pga. dårlig vær ble resultatet kun halvparten året etter. I sin rapport til Landbruksdepartementet som hadde hatt saksbehandlingen fra 1965, opplyser skipperen at det var større mengder lomvi ved Bjørnøya enn tidligere, muligens pga. store åteforekomster av lodde. Men da det satte inn med en frostperiode 26.—27. mai, ble en mengde egg frostskaadet slik at mannskapet måtte renske terrenget for egg der de skulle sanke. Polarinstituttet reagerte meget skarpt på bortfeiingen av egg fra fjellhyllene. Denne praksis var tidligere blitt påtalt som meget uheldig, bl.a. av Fiskeriinspektøren i kommentar til brev fra Tromsø Skipperforening,

der foreningen går inn for å stoppe eggsanking for salg pga. påstått nedgang i lomvibestanden.

Norsk Polarinstitutt anbefalte likevel å innvilge dispensasjon for 1971, men med maksimal begrensning til 15 000 egg. Instituttet anførte at flere forhold medvirket til at det burde føres en mer restriktiv holdning i forhold til alke- og lomviforekomstene på Bjørnøya. Det var registrert indikasjoner på en nedgang i bestanden av alkefugler i de nordlige farvann, bl.a. økt dødelighet pga. moderne fiskeredskaper, samt sekundæreffekter pga. oljesøl og miljøgifter i marine økosystemer.

Spørsmålet om fortsatt eggsanking på Bjørnøya ble uaktuelt da eieren av «Bilbao» døde i 1971. Harry Kaspersen hadde drevet eggsanking med samme båt siden 1953, og da han falt bort, var det ikke aktuelt å la andre videreføre denne tradisjonelle ishavsneringen. Selv om eggsankingen ble drevet forsvarlig og i et omfang som ikke reduserte hekkemulighetene,

Tab. 1: Eggsankingen på Bjørnøya i tidsrommet 1952—70 (oppgavene for årene 1952 til 1963 er etter LØNØ, O., 1963: Eggfangst på Bjørnøya. *Årbok 1962, Norsk Polarinstitutt*).

År	Ant. båter	Mannskap	Ant. egg
1952	2	7+?	30 000+?
1953	1	7	25 000
1954	3	18	56 000
1955	2	13	51 000
1956	2	14	46 000
1957	2	16	70 000
1958	2	13	60 000
1959	1	7	35 000
1960	1	7	27 000
1961	1	7	31 000
1962	1	7	0
1963	0	—	—
1964	1	7	25 000
1965	0	—	—
1966	0	—	—
1967	1	7	20 000
1968	0	—	—
1969	1	7	20 000
1970	1	7	10 000

medførte utviklingen i fiskeriene og endringer i miljøbetingelsene en økende trussel mot bestanden av alkefugl. Myndighetene ønsket derfor å frede sjøfuglkoloniene på Bjørnøya mot ytterligere påvirkninger.

### *Oppsummering*

Etter den annen verdenskrig og fram til 1958 var det vanligvis to båter som hadde dispensasjon til å utføre sjøfuglegg fra Svalbard for salg langs kysten av Nord-Norge. I disse årene kunne utbyttet være rundt 50—60 000 egg på begge båtene tilsammen. Tromsøskuta «Bilbao» hadde senere dispensasjon alene. Årlig førte den med seg mellom 20 000 og 30 000 lomviegg for salg i Hammerfest, Tromsø, Harstad og distriktene. Gjennom mange år meddelte Tromsøavisene når båtene kunne ventes til byen med årets eggfangst. Denne tradisjonen tok slutt i 1971 da eieren av «Bilbao» døde. Myndighetene hadde lenge vært bekymret for virkningen av eggsankingen på Bjørnøyas lomvibestand. Den avgjørende grunnen til at det senere ikke ble gitt dispensasjon til å føre egg fra Svalbard, var imidlertid frykten for følgende av vårt moderne samfunns miljøproblemer.



*Under eggsankingen har eggene blitt foreløpig lagret på flere plasser. Ved ombordfiringen må skuta ligge godt fortøyd med to ankre, og solid trosse festet i land. Eggsankingen på gikk til 9. juni. Fra 10. juni var fugleffjellene fredet. Under gode forhold kunne utbyttet bli ca. 40 000 egg på én båt.*

# Longyearbyen City Hospital. Del 5, 1945-46

*Av Edward Smith*

Høsten 1945 var det ingen søkere til stillingen som verkslege for Store Norske Spitsbergen Kulkompani for sesongen 1945—46. Det fantes heller ikke lege for garnisonen som hadde forlegningen på den andre siden av Adventfjorden, i Hjorthamn. Det ble da til at jeg fikk en kombinert stilling (beordring) som militærlege og verkslege i Longyearbyen. Garnisonen var etter krigen etterhvert blitt redusert til ca. 30 mann som skulle overvintre. Oppgaven var i første rekke å markere Norges suverenitet på Svalbard. Basis for min virksomhet ble Longyearbyen og jeg tiltrådte stillingen i begynnelsen av oktober 1945. Min kone ble med og fungerte som hjelpeleier.

Vi reiste oppover via Bergen. Her kom vi ombord i Det Bergenske Damskipsselskaps nye og komfortable lastebåt *Pallas*. Vi var innom Harstad på veien nordover. Med båten fulgte også direktør J. Lindholm. Det ble en underholdende tur med god informasjon av veteranen Lindholm om forholdene i Longyearbyen og om Svalbard forøvrig. Jeg husker blant annet at han sa at «det er et forbannet land, men det lokker og drar likevel, og du blir aldri ferdig med det». Vi forstod at han i høy grad var besjelet av den rette ånd. Og det var nok nødvendig for å kunne nå de mål Store Norske ønsket for gruvedriften.

Vi ankom Longyearbyen en grå og kald oktoberdag og la til ved Gamlekaia. Med det samme vi steg iland, fikk vi en hyggelig mottagelse av ingeniør Ludvig Larssen som heller ikke var noen nykomling på Spitsbergen.

Selve stedet virket lite innbydende. Det var vel nærmest raseri etter tyskernes angrep i 1943 da de med betydelige flåtestyrker bombarderte Longyearbyen med grovkalibrete kanoner. Det var nesten bare ruiner overalt. Noen få bygninger sto igjen og blant dem det gamle sykehuset fra 1916 som ikke ble tatt i bruk mer etter nordmennenes evakuering fra Svalbard sommeren 1941. Huset ble senere omgjort til boligbrakke og var i en meget slett forfatning.



*På trappen foran sykestuen. Fra venstre Unni Smith, Edward Smith og sykepleier Ruth Wold.*

Vårt tilholdssted skulle være Sverdrupbyen, som lå et stykke opp i Adventdalen på østsiden, ved gruve I hvor det var påbegynt drift i 1938. Her skulle driften fortsette. I Sverdrupbyen var det meste av bebyggelsen uskadet, og i tillegg var det travel virksomhet av flittige bygningsnekkere som satte opp boligbrakker.

Sykestuen stod der også, uskadet bortsett fra noen merker etter granatsplinter og noen kulehull. Sykestuen var egentlig en gammel kontorbygning. Under krigen ble den benyttet av garnisonen.

Vi ble godt mottatt i sykestuen av dr. Johan Grøn og søster Ruth Wold. Etter å ha vist oss rundt og satt oss inn i forholdene, reiste dr. Grøn tilbake til sitt hjemsted i Norge. Søster Ruth ble igjen og overvintret sammen med oss. Vi var også en tur over i Hjørthamn og hilste på garnisonens folk. Det var fine karer og de hadde god utrustning. Våpen, traktorer, båter og et flott hundespann. Vi hadde god kontakt med disse folkene og de kom ofte på besøk.

Sykestuen i Sverdrupbyen, som nå tjente som «sykehus», kan betegnes som det tredje sykehuset, fordi det også hadde vært et sykehus (sykestue) forut for det som ble satt opp i 1916. Det var ca. 300 personer som overvintret 1945—46, iberegnet 12 kvinner som var kjøkken- og rengjøringspersonale og iberegnet garnisonen i Hjørthamn. Vår sykestue viste seg å være stor nok til formålet, selv om det bare var to sykerom med plass til fire senger. Videre var det legekontor med laboratorieutstyr, et kortbølgeapparat for fysikalsk behandling og et røntgenapparat som vi satte opp selv med hjelp av en elektromontør. Vi fikk også innredet et lite rom som operasjonsstue. Det var ett soverom for min kone og meg, og ett for sykepleier. Vi hadde et felles oppholdsrom og et kjøkken for tilberedning av pasientmat. Selv spiste vi alle måltider i funksjonærmessen som lå fem minutters gange fra oss. Det var en eldre bygning som midlertidig tjente som bolig for direktør Lindholm, ingeniør Ludvig Larssen med flere i 2. etasje, og spisemesse og kjøkken i 1. etasje.

Efter å ha fått sykestuen i best mulig driftsmessig stand, blant annet med assistanse av to sykepleiere som skulle videre til Sveagruven, fikk min kone og jeg en inspeksjonstur i Gruva. Vi krøp rundt på en av strossene med puter på knærne, og fikk virkelig føling med arbeidsforholdene og den ubekvemme arbeidsstillingen folkene måtte ha når de skulle bore, kutte og grave ut kull-laget. Tildels måtte de åle seg mellom forstøtninger (props) og maskiner. Det var utenkelig at en som f.eks. led av klaustrofobi skulle kunne oppholde seg lenge på et slikt sted.

Vårt arbeid kom snart i regelmessig gjenge. Det var kontortid «kvar yrkedag», som det sto på kontordøren. Men med 300 mennesker kunne det ikke bli så mye sykdom og det ble heller ikke så mange konsultasjoner pr. dag. Gjennomsnittlig var det 5—6 pasienter daglig og noe mer så lenge skipstrafikken gikk sin gang. Da siste båt var gått, ble det merkbart roligere. Siste båt skulle egentlig vært «Kong Dag». Den lå oppunder kysten, antagelig nær Isfjorden, men kunne ikke navigere seg frem. Båten vendte tilbake til Norge med gruvearbeidere, med sysselmann Håkon Balstad og med materiell og vinterforsyninger og post, som man fikk til våren istedet.

Med en av de båtene som kom opp om høsten, fulgte en blindpassasjer. Han hadde alkoholproblemer og var ikke lett å få satt i arbeid. En dag benyttet han anledningen til å besøke legekantoret i spisepausen vår, da vi som vanlig var i funksjonærmessen. Han snek seg inn og tok en flaske med sprit. Det var en laboratorieflaske med glass-kork. På mitt skrivebord hadde han lagt igjen en lapp hvor det sto: «Du får undskylde at jeg tok spritflasken, det var ikkje så mykje». Og så hadde han føyet til: «Dokter Smith, du har verdens beste hustru».

Dagen etter kom han innom kontoret og leverte spritflasken, den var da som ventet, tom. Han sa ikke ett ord. Jeg sa heller ikke noe. Han viste seg aldri senere.

Svalbardfolket forøvrig var svært greie å ha med å gjøre, veltilpasset og gikk til sitt arbeid, uten å klage. Ved langvarig skiftarbeid skulle man tro det ville røyne på for mange, men det gjorde det ikke. Det var heldigvis ikke så mange alvorlige skader. Men når det hendte noe, ulykker eller dødsfall, så engasjerte det hele befolkningen, selv dem som var regnet som hardhauser. Og dem fantes det ikke så få av. — Innlagte pasienter i sykestuen hadde vi ikke så mange av. Men vi hadde et par stygge tilfeller. En av dem var hestekjører. Plutselig løp hesten ut, den var antagelig blitt skremt av ett eller annet. Mannen var så uheldig å få et hestespark på leggen. Det resulterte i en splintringsfraktur, og dette bruddet ville aldri gro til tross for gips, sengeleie og godt stell. Antagelig var det dårlig blodtilførsel på bruddstedet. Han ble sendt til sykehus i Nord-Norge med første båt om våren, og siden besøkte jeg ham på Rikshospitalet i Oslo. Benet var ikke operert, og det var visstnok tale om amputasjon.

Det gikk bedre med en annen pasient. Han hadde etter den vanlige utdeling av brennevin tatt seg en tur med stige for å besøke en av betjeningen gjennom et vindu. På veien opp falt han bakover med en fot mellom to stigetrinn. Det ble en stygg skade på benet som fikk tre brudd ved ankelen, og bruddflatene var langt fra hverandre (dislocert). Det hele ble satt på plass med trådstrekk gjennom hælbenet. Det grodde forbausende raskt og ikke mange ukene etterpå var det full bevegelighet i ankelledet.

Fra Gruva fikk jeg en dag inn en skade jeg ikke hadde sett maken til før. En mann hadde fått en stenblokk fra «henget» mot den ene hoften. Blokken hadde heldigvis bare såvidt skrenset borti ham. Det ble konstatert at hoften var ute av ledd. Pasienten fikk Evipan-narkose intravenøst. Han ble lagt på magen på gulvet. Benet ble bragt i rett vinkel i kneleddet og så rotert slik at leddhodet kom i rett stilling i forhold til leddskål, og hofteladdshodet gled på plass med et kraftig smell. Det varte ikke mange dagene før han var i full



virksomhet igjen. En ulykke hendte i gruve II. To arbeidere i 50—60- og 30-årsalderen gikk inn i en gruvegang som var stengt med en stor trelem. På lemmen sto det skrevet med stor og tydelig skrift: «Adgang forbudt, gassfare». De to arbeiderne dro lemmen tilside og gikk innover. Etter at de hadde gått et stykke for å se etter noe materiell, ble de trette og måtte sette seg ned. De ante tilslutt at det var fare på ferde. Den yngste fikk slept seg ut og varslet, den andre ble liggende. Han ble sårest mulig transportert ut og det ble gjort forsøk på gjenopplivning, men det lyktes ikke. Det ble antatt at det var mangel på ventilasjon i gruvegangen og at han døde av surstoffmangel, eller mulig gassforgiftning. Av andre skader kan nevnes en perforerende øyeskade, gjennomgående sår i hornhinnen med fremfall (prolaps) av iris. Skaden var sannsynligvis gjort av en jerntråd eller lignende. Iris ble klippet med saks og ved hjelp av antropindråper (Belladonna) gled iris tilbake på plass og det ble heldigvis ingen infeksjon eller andre komplikasjoner. Forøvrig var det endel mindre skader, som lettere hodeskader, forstuinger og småsår, samt et tilfelle av ribbensfraktur som ble behandlet med plasterbandasje.

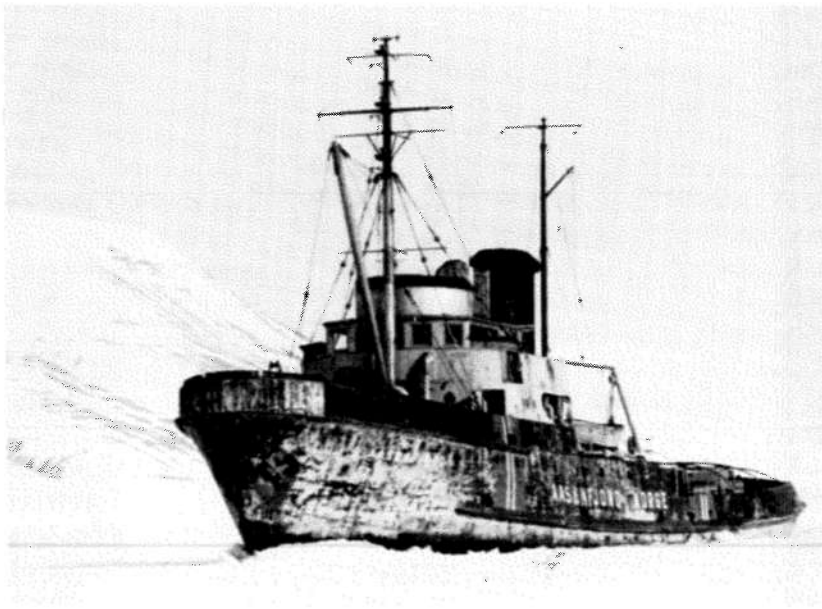
Tannbehandlinger var det litt av: Trekking av tenner og festing med sement av tann på stift. Denne siste pasienten var mer fornøyd med behandlingen enn den første. Når man trekker ut tenner på folk, er det en fordel med litt øvelse, og den manglet jeg.

Av operative inngrep vi hadde, kan nevnes et tilfelle av akutt blindtarmbetennelse. Pasienten var en ung dame, og operasjonen gikk greit med spinalbedøvelse. På en annen dame ble det gjort et vanlig abortinngrep (abrasio). Sykdommer var det som tidligere nevnt lite av. Det mest vanlige var luftveiskatarr med hoste. Ingen feber, ingen influensa, naturlig nok siden det ikke var forbindelse med Norge før første båt kom. Mange mente nok de hadde fått en forkjølelse, men det vanlige var nok irritasjon av slimhinner i hals, luftrør og bronkier på grunn av trekk og avkjøling, kull og stenstøv og mulig sigarettøk. Det var svært populært med hostemiksturer. Særlig gikk det meget av lakrismikstur, og sirup pectoralis og diverse blandinger. En eldre erfaren bus hadde sin egen oppskrift. Det skulle være like deler kamfermikstur og konjakk. Jeg sa da at han fikk kamfermikstur og konjakk av meg og så kunne han blande selv. «Å, nei,» sa han, «lægen må blande, ellers blir det ingen effekt». Enkelte buser hadde vært mange år i jobben, og arbeidet pålitelig og dyktig som trofaste slitere. Hadde de da i tillegg en humoristisk bemerkning og det rette glimt i øyet, hendte det at de fikk det som de ønsket, og min pasient fikk derfor denne «spesialmiksturen».

Fordøyelsesbesvær var det endel av, og vi hadde medikamenter med syrenøytraliserende midler osv. Endel søvnløshet og lettere depresjoner forekom. Av tilfeller med dødelig utfall var det ett hjerneslag og ett perforert magesekk-tilfelle. Medregnet ulykken i graven ble det tre dødsfall. Forøvrig lettere sykdommer: reumatiske plager, lumbago og lignende ble behandlet med kortbølgeapparat.

Sykebesøk var det noen av, de lengste til Hotellnesset og til Hjorthavn. Der var det lettere magetilfeller. I Garnisonen ingen syke eller skader av betydninger. Vi greide oss bra vinteren igjennom uten lærer. Det var ingen barn. Det var en gravid kvinne der, men hun ville vente med å gifte seg til det ble kirkebryllup på hjemstedet. Det var ingen prest og ingen sysselmann. Sistnevnte kom med siste båt som måtte gjøre vendereis. Det var Håkon Balstad.

Han kom om våren med første båt og forlot ikke Svalbard før høsten 1955. Første båt, den lille men kraftige isbryteren *Åsenfjord* kom 17. mai 1946. Vi sto på isen ved siden av båten og så hvorledes den forsøkte ismassene for å komme inn til «Gamlekaia». Vi ble invitert ombord av den



*Isbryteren Åsenfjord bryter is frem til Gamlekaia i mai 1946.*



D/S Vestnes, første kullbåt ved Gamlekaia i mai 1946.

staute skipper, kaptein Bryde, og en ikke fullt så elskverdig, illsint siamesis katt han hadde med seg. Vi gikk ombord fra isen og steg rett over rekka. Etter at det var brutt opp råk, kom D/S *Vestnes* med de forsyninger vi skulle fått med *Kong Dag* om høsten. På selveste 17. mai fikk vi julepakker og fra Harstad meieri 500 liter rømme, som var meget populært etter en vinter med tørrmelk.

Vi kom snart i kontakt med sysselmannen, den nye direktøren etter Lindholm, Finn Boger, og ing. Welde som senere ble bergmester. Lindholm døde på grunn av uheldige omstendigheter. Han fikk et akutt magetilfelle som krevet spesialbehandling på sykehus i Norge. Flyet som var på vei fra Tromsø for å hente ham, måtte gjøre vendereis på grunn av motorfeil.

Til å begynne med satt vi som hadde overvintret i hyggelig samtale med nykommerne, men senere trakk vi oss litt vekk. Vi som var sammen sveiset fra før måtte ha litt tid på oss for å godta «de nye». Det er mulig at det te ikke er en sjelden reaksjon hos folk som har levet isolert en tid? Våren og forsommeren var en fin tid og det å sitte ute på trappen kl. 12 om natten var en behagelig opplevelse.

Ved tiden for hjemreise ble jeg avløst av Dr. Ørnulf Aarhus. Vi reiste ned med D/S *Heilo*, en eldre lastebåt. Den hadde ingen kahytter, bare kullbaksen for de reisende. Men det var snekret opp en provisorisk kahytt på akterdekket. «Lugaren» hadde to køyer, hvor min kone og jeg ble plassert for natten. Første morgen våknet vi ved at en av våre kufferter lå og fløt på dørken. Det var så mye overvann på akterdekket at vi ble våte til knes og måtte evakueres. Den ubehagelige tanken på å befinne seg i en flytende kahytt i Nordishavet streifet oss et øyeblikk. Men den var raskt borte da vi med jubel ble mottatt av våre gode Svalbard-venner i kullbaksen, som ble det tryggeste stedet frem til bestemmelsesstedet. Da vi kom til Tromsø, ble min kone og jeg buden til middag hos admiral Briseid. Min kone er fra Horten og kjente familien fra før. I min, etter flittig bruk, loslitte battledress, følte jeg meg ikke helt vel, og da jeg sto i døren til admiralen, tok jeg et skritt bakover og slo hæla sammen i giv akt-stilling. Admiralen lot seg ikke merke med det åpenbart komiske ved mitt forsøk på opptreden som stram militær, og vi hadde en hyggelig aften sammen med ham og familien.

Den følgende dag gikk ferden videre sydover med fly.

Under mitt opphold i Longyearbyen ble det planlagt et nytt sykehus i Nybyen. Men som tidligere beskrevet av Dr. Leivestad, fikk ikke dette sykehuset, oppført i 1947, mer enn seks års levetid fordi det ble ødelagt ved ras. Dette var sykehus nr. 5, idet et midlertidig sted var nr. 4. Nytt sykehus ble bygget og feiret 25-årsjubileum i 1979 den 10. mai. Det siste er nummer seks i rekken.

# Ishavskonvoiene Kappløpet mot Kola

*Av Hans Erik Sveri*

## *Konvoiene og Fienden*

Under første verdenskrig var det et voldsomt behov for å få fraktet krigsmateriell og andre fornødenheter fra USA til fronten i Europa. Tyskerne bygget den gang ut en ubåtflåte som hadde som formål å senke skipene og dermed hindre at krigsmateriellet kom til fronten. Ubåtene senket farlig mange skip. Som forsvar for handelsfartøyene lærte de allierte snart å samle handelsfartøyene i konvoier som hadde krigsskip som beskyttelse — en eskorte. Erfaringene var at når konvoiene fikk en tilstrekkelig eskorte, fikk de en effektiv beskyttelse mot ubåtene. Tapene ble sterkt redusert.

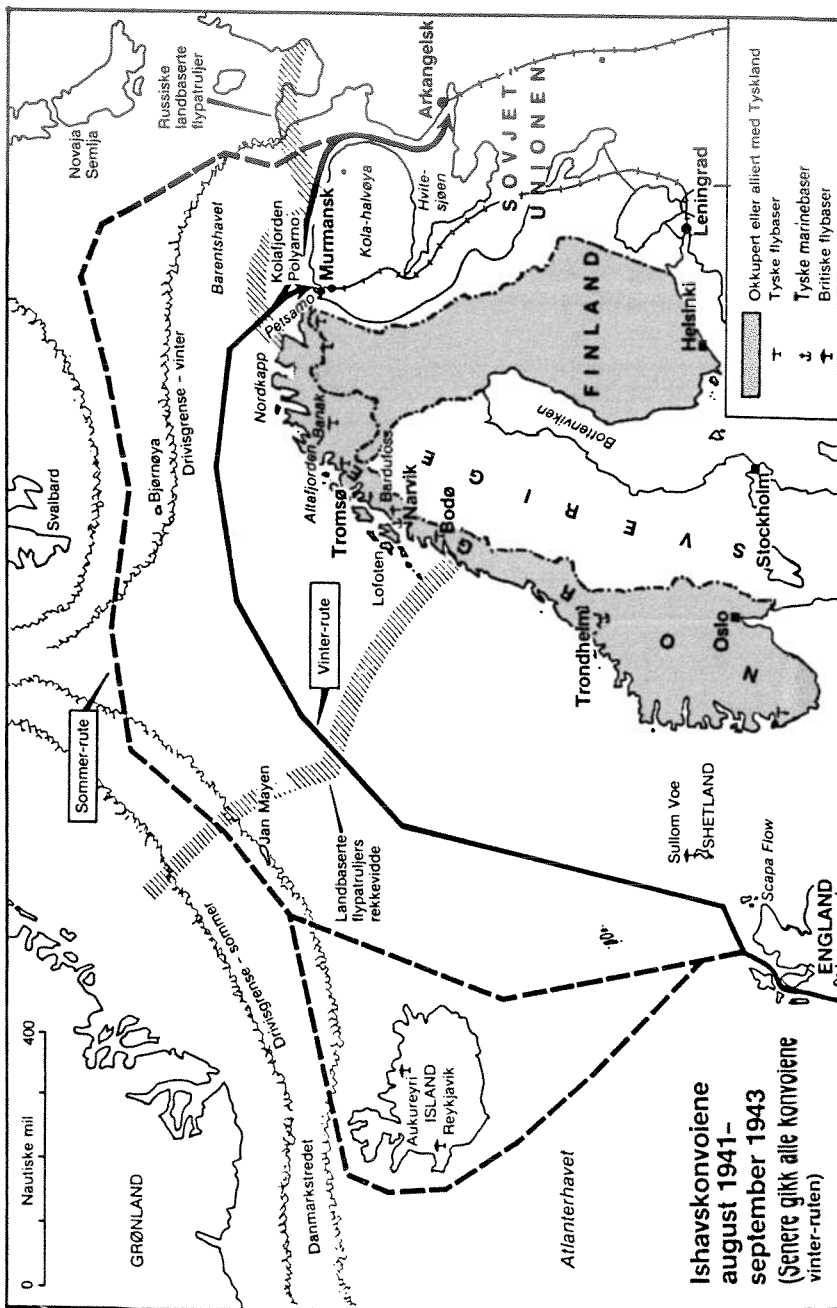
Allerede ved begynnelsen av den annen verdenskrig i 1939 begynte man med organisering av handelsskipene i konvoier. Sovjetsamveldet kom raskt med i krigen på de alliertes side og det ble et stort behov for frakt av krigsmateriell til Sovjet. Konvoiene måtte gå til området ved Kvitsjøen med lasten av krigsmateriell og ble kalt Ishavskonvoiene. Slike konvoier hadde man ikke i første verdenskrig.

Truselen mot konvoiene i første verdenskrig var ubåtene. Konvoiene i den annen verdenskrig var truet av en godt utbygd tysk ubåtflåte, og i tillegg utsatt for angrep fra fly og krigsskip.

Storbritannia hadde ikke rustet opp i mellomkrigstiden og stod dårlig rustet til å yte konvoiene tilstrekkelig beskyttelse. Storbritannia hadde fått 50 jagere bygd i USA under første verdenskrig, men det var ikke tilstrekkelig. Den engelske marinen manglet fregatter og korvetter til eskortetjenesten. På grunn av faren for tysk invasjon i England ble skip holdt tilbake og konvoiene i Atlanterhavet hadde derfor meget store tap til dette rettet seg.

Konvoiene ble organisert av sjefen for eskorten og den Commadore\* som ble utnevnt som leder for handelsfartøyene. Umiddelbart før fartsatt avreise møtte eskortesjefen og Commodoren samt alle handelsskips- og redningsfartøyssjefene. Spørsmål ble besvart og hemmelig seilingsordre, signalordre, m.m. fordelt. Det var på forhånd gjort et omfattende koordineringsarbeid fra Admiralitetet.

\* Sjefen for handelsskipene i konvoien, vanligvis en militær.



Kartet etter Nils Owrens bok «Scharnhorst» skal senkes.

Fire av konvoiene hadde den norske kommandørkaptein Ernst Ullring som Commodore. Det var konvoi JW.62 nov. 1944 med 30 handelsskip, konvoi JW.64 feb. 1945 med 26 skip, samt returkonvoiene RA. 62 des. 1944 med 28 skip og RA.64 feb. 1945. Den siste konvoien hadde 34 skip hvorav to ble senket utenfor Kola før de sluttet seg til konvoien. Ytterligere ett returnerte til havn, ett ble senket av ubåt og en straggler\* senket av torpedofly. Korvetten *Bluebell* ble senket av utbåt. Ullring hadde tidlig i krigen vært militærguvernør på Svalbard.

Det var av største betydning at handelsfartøyene holdt seg i rett posisjon innenfor konvoiens rektangel. Handelsskipssjefene fikk mye ros for sin disiplin og korrekte manøvrering. Kursendring kunne bli nødvendig enten for siksaking, for å møte angripende fly eller forsøk på å unngå torpedoer.

Hastigheten ble bestemt av det langsomste skipet og kunne ligge rundt 7 knop. Skip ned til 2000 tonn deltok. «Stragglers» som pga. stor fart ikke gikk i konvoi fantes, men også de kunne være uheldige og treffe på en utbåt. I konvoien inngikk også tankere for bunkring. Spesielt måtte eskorten bunkre før siste havstykke, og tankere kunne være forhåndsplassert f.eks. i fjorder på Svalbard. Redningsaksjoner ble normalt utført av redningsskipene, men marinefartøyer deltok også samt prøvde å slepe de skadde fartøyer enten til Kola eller tilbake til Island. Det var farlig å ligge stille, man ble et godt mål. Det er ikke skrevet meget om redningsskipene til tross for det mot og den tapperhet deres besetninger viste.

Eskorten hadde sine normale faste plasser rundt konvoien, men enkelte skip kunne drive ubåtiakt, ofte langt ute.

Det var som oftest avgitt en dekningsstyrke av større skip som kunne gripe inn, og de fulgte ofte returkonvoiene tilbake. All tjeneste på handelsskip og eskorte var meget hård. Tyske fly patroljerte jevnlig havområdet og rapporterte straks en konvoi ble sett. Tyske fly kom fra Banak og ubåtene kunne strømme til i overvannsposisjon om de da ikke var heldige og lå i konvoiens kurs.

Ofte kunne de ligge langt ute og lade så eksosen kunne sees fra eskorten. Men det var bare så lenge flydekningen for konvoiene var dårlig. Under vannsarten var lav, ca. 7 knop. For å ta inn på konvoiene måtte de derfor gå i overvannstilling med ca. 15—17 knop. De måtte også opp gjerne om natten for å lade, eller de prøvde å lade i en tåkebanke. Fly med radar kunne imidlertid komme overraskende og angripe.

Mange metoder ble prøvet for å motvirke ubåtenes mangler. En mast på

\* Handelsskip som gikk uten eskorte eller kom vekk fra konvoien av en eller annen grunn.

cirka 10 meter ble tatt med og montert på dekket. Masten ble reist loddrett når anledningen bød seg og en mann heist opp. Derved fikk en fra ubåten observasjon over et større område. En annen metode var en helikopterlignende observasjonspost. Det var et flysete med en mann som ble løftet i været av en liten motor som drev en helikopterpropell. Flysetet var festet til ubåten med en vaier. Felles for disse forsøkene var at det tok tid å få mast- og helikopterobservatørene ned. Tid var det dårlig med når et fly var observert på vei. Det tok også lang tid før Schnorkelen\* ble effektiv. Den var opprinnelig en hollandsk modell. Fly var nødvendig for å tvinge ubåtene ned, eskortefartøyer ble også brukt om det var nok av dem til å tåle avgivelser. Ubåtene ble varslet om konvoiene av de tyske rekognoseringsfly, bl.a. FW 200 CO som kunne være ca. 14 timer i luften eller de observerte selv konvoiene og meldte straks fra pr. radio til Tyskland. Ubåtene anslo konvoiruten og strømmet til. Men med siksak-kurs og usikker rute kunne det bli store avvik på det veldige havet.

Var det snøtykke og orkan kunne konvoien bli spredt og ikke sjelden drive tilbake. Faren for å komme inn i de store minefeltene nord og sør for Island forelå også. En returkonvoi QP.13 dro i uvær forbi islandsk havn og inn i minefeltet i nord. Fire handelskip og minesveiperen *Niger* gikk på miner og gikk tapt. Ubåtene med 7 knop under vann var i virkeligheten blitt foreldet. Selv om planen for en Walther-ubåt med ca. 28 knop under vann ble prøvet i 1940, hendte lite.

I 1942 begynte konstruksjonen av elektro-ubåtene som hadde en fart på ca. 17 knop neddykket, noe som var mer enn mange eskortefartøyer kunne holde. Denne type XXI skulle nyttes inntil Walther-ubåten var klar. Det ble for sent.

I Bremerhaven ligger elektro-ubåten U 2540, 17 knop under vann, 1 621 tonn- under vann 1819 tonn, 2 x 4000 HK diesel, 2 elektro-motorer 5000 HK, 6 baugtorpedorør, 20 torpedoer og ca. 58 manns besetning. Den ble bygget fra 29. okt. 1944 til 13. jan. 1945, overlevert 24. februar 1945, selvsenket 4. mai 1945, tatt opp 1957, brukt som forsøksbåt fra 1960 og museumsbåt fra 1984. Elektrobåten kunne lade sine akkumulatører under vann og hadde en forbedret Schnorkel.

Denne båttype ble utviklet videre i både øst og vest.

Ubåtene hos de allierte var ikke vesentlig annerledes enn de som er beskrevet hos tyskerne.

\* En slange fra ubåten opp til overflaten. Den ledet luft ned til motorene og eksosen ut.



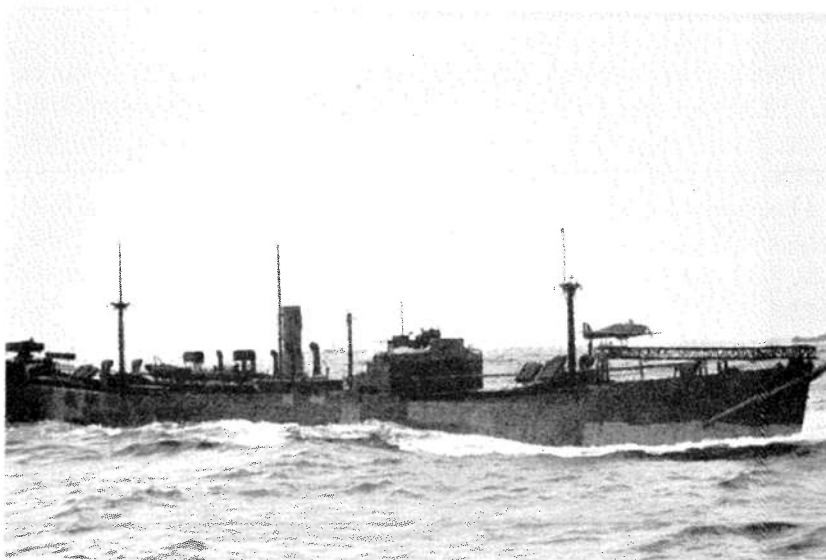
Våpnene ombord, også akkustiske torpedoer, var de samme, men det var sannsynligvis ikke så mange feil ved dem som ved de tyske.

De allierte konvoiene som fraktet krigsmateriell over verdenshavene var hovedmålet for de tyske ubåtene. Antall skip senket pr. ubåt viser betydningen av en effektiv eskortetjeneste. «Den gyldne tid» kaller tyskerne de store senkningstallene før den allierte opprustning var kommet i gang, og et stadig større antall eskortefartøyer kunne settes inn.

Tapene var forferdene, og det var ikke meget om å gjøre at senkningene holdt på å bli større enn nybyggingen. Det ville da bli en alvorlig krise. Men i februar 1942 snudde utviklingen seg.

Internasjonale avtaler om å hjelpe besetningene på de senkte skip overså tyskerne helt.

Det er ikke mulig i en kort redegjørelse å nevne de mange eksempler på utholdenhet, oppofrelse og tapperhet som ble vist i konvoitjenesten. Her kan nevnes noen få. Ombord i det amerikanske skipet *Henry Bacon* som gikk i returkonvoi var det med 9 barn, 7 kvinner og 3 menn fra Sørøya. Skipet ble torpedert fra fly. Bare en livbåt kunne låres med de sivile. Skipet forsvant med hele besetningen. Et annet eksempel forteller om en mann



*Et CAM-skip. Handelsfartøy med katapult foran. Etter at flyet var skutt ut og oppdraget utført måtte flyet søke til land eller lande i havet. Flyveren ble tatt opp av eskortefartøyene.*

som drev ensom på en flåte i Ishavet i dagevis og tilslutt ble reddet. De stadige alarmene og ventingen på om deres båt skulle bli den neste var en stor påkjenning for mannskapet. En annen ting å engste seg for var hvor farlig lasten var. Båten kunne være lastet med eksplosiver. Det hendte også at skipene fikk trøbbel med motorene og ble hengende etter konvoien.

### *Angrep og forsvar*

De tyske ubåtene kommuniserte via UKW (ultra kortbølge), og peiling for de allierte var mulig med enkle midler til å begynne med. Senere kom «Huff-Duff» peileren som registrerte retning selv for meget korte meldinger. Med krysspeiling kunne man få et godt bilde av hvor ubåtene befant seg i overvannsstilling, og det var avgjørende å tvinge dem ned. Britene hadde en bedre Radar enn tyskerne til hjelp. Eskortens primære oppgave ble svekket om fartøyene måtte gå for langt ut, og fly var derfor nødvendig for å holde ubåtene neddykket. Undervannslokalisering ble foretatt med ASDIC. Som kjent er ikke dette så enkelt med brytning av lydølger i vann med forskjellig temperatur og varierende saltprosjenter. Men man hadde ikke nok hangarfartøyer og flyenes rekkevidde var dengang meget begrenset, uansett flytype.

Merchant Aircraft Carriers\* ble satt inn, en katapult ble montert på framdekket og et jagerfly sto ferdig. Det kunne være av den gamle type Hurricane, eller en Spitfire. Igjen var det begrenset hvor lang tid disse flyene kunne være oppe, og kunne de ikke rekke land, måtte flyveren hoppe i Ishavet og flyet gå i sjøen. Så ble han fisket opp av en båt fra et eskorte-fartøy. Det høres enkelt ut, men det er noe annet i grov sjø og i polarklima. Russerne nektet dem å lande på deres område. Bygging av Escort Carriers\*\* ble forsert. Egnede handelsskip eller marineskip ble forsynt med en landingsplattform og tårn, med heiser og alt hangarskips-tilbehør.

Da kunne man nytte Hurricanes og Swordfish som også ble kalt «Stringbag». Amerikanske flygere som så Swordfishen ble meget forskrekket og spurte: «flyr dere med det der»? Swordfishen senket 10 ubåter, Catalinaen 4, Liberatoren 1 og et annet fly 1. De var meget effektive til å tvinge dem ned slik at de mistet farten.

\* Merchant Aircraft Carrier = handelsskip med en katapult montert på dekket. Flyet ble skutt ut, men skipet kunne ikke ta i mot flyet igjen.

\*\* Escort Carrier = et handelsskip ombygd til hangarskip. Flyet tok av og landet på hangardekket.

### Swordfish data:

Antall produsert: 2391.

Tomvekt: 4700 pund, last det dobbelte.

Motor 750 HK Pegasus, 9 sylindre. Måtte sveives igang i 2 min.

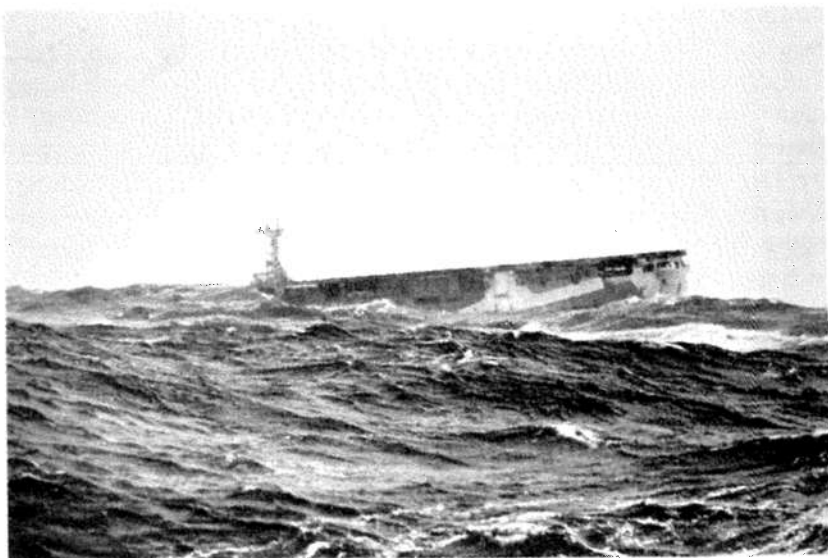
Maks speed 175 knop. Meget manøvrerbar.

Lettet med 45 knops fart, landing i hard vind mindre.

To mann i dårlige klær kunne være i luften i ca. 6 timer i den åpne kalde cockpiten.

Fra Kirkenes fortelles at 24 Albacore torpedofly fra tre hangarskip kom inn for å angripe tyske fly i Kirkenes ti dager etter at Sovjetsanveldet akkurat var angrepet. Men uheldigvis lettet tyske fly for å sette inn et angrep. 15 av de gamle Albacorene ble skutt ned. Tyskerne slo opp melding hver dag om resultatene sine, iallfall den første tiden da de var overlegne.

Dypvannsminer ble den første tiden rullet ut akter. En ny minekaster sendte minene vinkelrett ut fra eskorteskipet, slik at kombinasjonen ga en bedre dekning. «Hedgehog» skjøt fire granater framover, senere kom



*En Escort Carrier. En del handelsskip og marinefartøyer fikk påbygd landingsplattform og virket som hangarskip.*

«Squid» som skjøt granater ut foran skipet i vifteform, altså en slags «Terne». Mot tyskernes akustiske torpedo T5 «Zaunkönig» slepte britene bak båten en flytende ramme med et skramleverk på, «Foxy». En miråde utgave var «Cat».

T5 som var produsert før krigen måtte derfor utstyres med et sinnrikt styringssystem. Først fant den støykilden deretter gikk den videre mot det egentlig mål.

To tyske ubåter ble senket av egne T5. (700 avfyrt, 77 treff. Dette gjelder all bruk av T5 i ubåtkrigen.) Britene kalte T5 for «Gnat» som var effektiv nok i Ishavet.

Tyskerne torpedoer var karakterisert som en katastrofe på grunn av de mange funksjoneringsfeil. Noen gikk for dypt, andre kunne gå i eller gjennom skip uten å eksplodere. De mange vannrette skott i moderne skip gjorde det vanskelig å senke dem med bare en torpedo, om man da ikke traff i et lasterom med ammunisjon eller brennstoff.

### *Tyske fly, vær og vilkår*

Av tyske fly hadde man JU 88, HE 111, Bf 109/110, FW 190 og flere rekognoseringsfly som JU 88D, Arado. Det største, Focke Wulf Fw 200C Curier, var et 4-motors langtrekkende rekognoserings- og bombefly.

Heikel HE 111 H-6 var det mest brukte torpedo-bombefly. Junker JU 87d, det kjente stupbombeflyet var ikke godt egnet. Flyene var av utmerket kvalitet og med førsteklasses teknisk utstyr. Men rekkevidden var ikke stor, og de kunne ikke være lenge over målområdet. Flytiden ut til konvoiene ble ofte forlenget pga. motvind, og med tett skylag kunne konvoiene være vanskelige å finne.

Det var store mengder fly i Nord-Norge. I september 1942 var det på Banak 113 JU 88 A-4, 58 HE 111 H-6, 24 FW 190A-3 samt JU 88D rekognoseringsfly. 33 Bf 109G-2 var i Alta og Petsamo. Noen av FW 190A-3 var i Bodø, 6—8 Condor FW 200-CO var i Trondheim/Bodø. 264 fly HE 111 og JU 88, DO 215/217 var det meste. Men fronten var ikke bare i Ishavet.

Været endrer seg raskt i polarområdene. Orkaner kan blåse opp på få timer og konvoien kunne spres og måtte samles. Radiotaushet gjorde ikke eskortetjenesten lettere. Sirener, flagg- og blinksignaler har begrenset rekkevidde.

Om fly fra Banak startet i godt vær kunne de ende opp i tåke, lavt skydekke, storm og snøtykke i konvoienes område. Konvoier i midnattsol

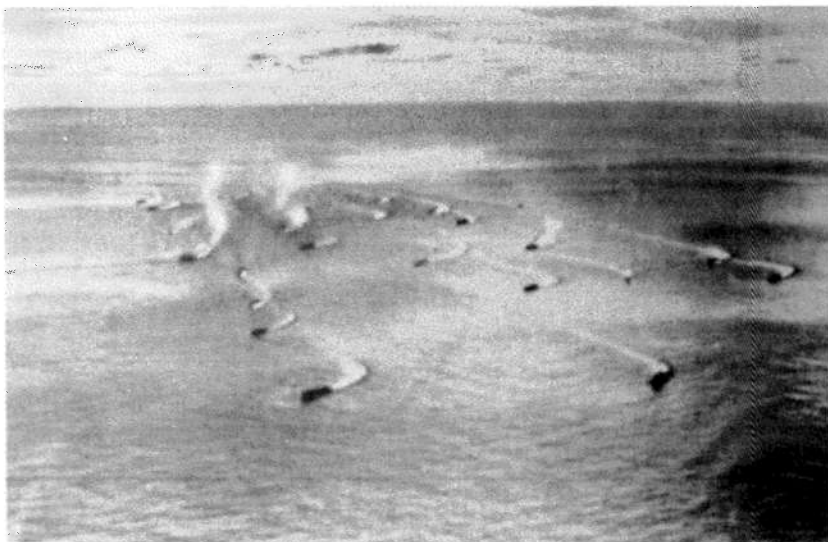
om sommeren var hårdt utsatt både for ubåt- og flyangrep. Selv om Sovjetledelsen stadig krevde sine leveranser måtte trafikken skjæres ned til høst- og vinterforholdene ga skipene en sjanse til å klare seg.

### *Torpedo-flyene og bombing*

Angrep med torpedofly krevet meget av flyverne. I 40 m høyde, på 1000 m avstand, måtte torpedoen slippes i 90° på målet med 12° hellingsvinkel. Flyene måtte trekke opp rett over mastetoppene og var hele tiden utsatt for en enorm sperreild fra eskorten og handelsskipenes luftvern.

Om konvoien ikke hadde fått tid til å dreie, så den ut som en sammenhengende stålvegg, umulig å bomme på. Men likevel kunne man konstatere at bare få torpedoen fant sine mål, i flere tilfeller ingen. Bombing fra varierende høyde var også en lite vellykket metode, og stupbombeflyene viste seg svært sårbare.

Dette hadde ingen god virkning på flyvernes kampmoral. I det ubønnhørlige polarområdet ble pliktfølelsen satt på en hard prøve. Ble man skutt ned var det den sikre død. Det kunne ikke sammenlignes med Middelhavet hvor mulighetene til å overleve var gode om man klarte å komme seg ut.



*En konvoi møter angrep og endrer kurs.*

### *Orkaner og nedising, moral*

Konvoi og eskorte var utsatt for orkan, og nedising og frostrøk. Tykke islag var farlige for de ranke fartøyene og alle typer våpen ble ubrukelige til isen var fjernet med kokende vann og hakker.

Vi må også nevne besetningene såvel på marinefartøyene som på handelsskipene. På eskorteskipene var alle opptatt med sine jobber, og var blant soldatkamerater aktive i krigen. Men på handelsskipene, med unntak av skytterne, hadde alle en sivil jobb midt i en hard krig. Denne dobbeltstilling må ha vært et voldsomt press på vanlige sjøfolk.

Det vil derfor bestandig være bittert å minnes hvor hånlig både besetningene på handelsskip og marinens mannskaper ble behandlet etter krigen når det gjelder godtgjørelser eller erstatninger.

### *Norske skip*

Det var ikke mange norske skip med på Ishavskonvoiene. De som var med var tankskipene *Miro*, *Noreg*, *Marathon*, *Herbrand*, *Norjfell* og lasteskipene *Iddefjord*, *Skiensfjord*, *Kong Haakon VII* til forskjellige tider. De norske eskortefartøyene med jagerne *Stord*, *St. Albans*, korvettene *Achanatus*, *Eglantine* er kjent. Eskorten langs kysten ved Murmansk ble utført av korvetten *Eglantine* samt *Tromøy*, *Jeløy* og *Karmøy*. Den tunge korvetten *Tunsberg Castle* gikk på en mine eller ble truffet av en torpedo i Båtsfjord 12. desember 1944. Det er merkelig at marinens nye skip fikk en sjef som var uten krigserfaring fra Ishavet.

### *Sovjetmarinen*

Sovjetmarinen hadde liten øvelse i sjøtjeneste. De kunne heller ikke greie minesveipningen i Murmansk. Bjørnen var ikke gått til sjøs ennå. De krigsskip som var levert fra Storbritannia og USA opererte sjelden aktivt selv i sine nærområder.

### *Krysseren H.M.S. Edinburgh*

En av de mest dramatiske episoder skjedde under returkonvoi QP 11 28.4.—7.5.1942 hvor krysseren *Edinburgh* med Sovjets betaling i gull ble senket etter iherdig forsøk på å slepe den tilbake til Murmansk. Krysseren var dekning for en konvoi på 13 skip, og den tyske U456 fikk den på



*Et Swordfish-fly i snø på dekket av en Escort Carrier.*

perfekt torpedohold. En torpedo gikk i skipssiden, den neste i akterskipet. Den stanset med sterk slagside, og da den kom igang igjen holdt den 8 knop, men dreiet stadig av. To russiske jagere i eskorten signaliserte at de dro hjem, for de pleide bestandig å feire 1. mai hjemme. Men de ville være i sjøen igjen 4. mai.

Det var 380 km tilbake og skipet ble tauet med 2 knops fart. Tre tunge tyske jagere angrep konvoien, men fire små britiske jagere gikk mellom den og de tyske skipene og drev dem tilbake etter tre minutters skuddveksling. Jageren *Amazon* ble truffet av to store granater og mistet begge styr systemene mens den gikk med 28 knops fart. Den hadde store skader på skytset, og måtte styres med maskinene for å komme på plass. En torpedo gikk mellom jagerne og traff et russisk handelsskip.

En time senere angrep tyskerne konvoien igjen, men etter fem minutter med skuddveksling avbrøt de angrepet. Etter ytterligere en time gjentok de angrepet, men avbrøt etter sju minutters ild. Gamle og små jagere hadde avverget en katastrofe med beslutsomhet. Deretter dro de tyske jagerne mot *Edinburgh* 320 km mot øst. Ved *Edinburgh* var de to små jagerne *Foresight* og *Forrester* og den russiske taubåt *Rubin* samt fire minesveipere mot de tre tunge jagere. En av dem, *Schoemann*, ble truffet fra deri sterkt

skadede *Edinburghs* brukbare kanontårn, begge motorer og kontrollinstrumentene ble ødelagt. Forsøk på å overføre mannskapet fra *Schoemann* til en av de andre tyske jagerne ble hindret av *Forrester* og *Foresight*. Men *Forrester* ble truffet av tre granater, og en torpedo gikk mot *Edinburgh* som omtrent ble delt i to. Fortsatt skjøt *Edinburgh* effektivt fra det uskadede tårn. De små minesveiperne ble antatt å være jagere, og de tyske skipene var meget forsiktige når de så dem tross snøfokk og røykskjermer. Så ble *Foresight* truffet, men *Forrester* kom igang og dekket den. Da fikk tyskerne overført 200 mann før de senket *Schoemann* og dro mot Norge.

I mellomtiden holdt *Edinburgh* på å gå ned. Mannskapet ble reddet, og *Foresight* som også var kommet igang, senket krysseren med Stalins gull.

Den russiske kaptein ombord i *Rubin* sendte et takkebrev til den britiske sjef: «Vi var vitne til de engelske sjømenns heroiske kamp mot overlegne styrker. Engelske sjømenn viste hellig plikt for fedrelandet. Vi er stolte over britiske sjømenns mot — våre allierte».

### *Konvoi PQ-17*

27. juni—11. juli, resten i havn 28. juli 1942. Dette er den mest omdiskuterte konvoi i Ishavet. Den hadde også de største tap. Flere bøker er skrevet om den. Det man diskuterer er Admiralitetets ordre om at konvoien skulle «scatter», dvs. spre seg i alle retninger for å unngå total ødeleggelse, mens eskorten skulle gå mot fienden.

Store tyske stridsenheter hadde forlatt sine havner.

Det å spre en konvoi var prøvet tidligere i november 1940 da en konvoi fra USA til England på 37 skip ble eskortert av ett eneste armert handelsskip (!), *Jervis Bay*. Lommeslagskipet *Admiral Scheer* angrep, og Commodoren fikk ordre fra *Jervis Bay* om spredning av konvoien. Det armerte handelsskip tok opp kampen med lommeslagskipet, mens handelsskipene forsvant i alle retninger og bare seks ble senket. Lommeslagskipet fryktet motangrep uten grunn og avbrøt jakten.

Forholdene var annerledes i Ishavet. Mot sør hadde man norskekysten og konvoien var innenfor rekkevidde av tyske fly. Mot nord hadde man isen. Sjefen på *Jervis Bay* ga ordren på stedet, mens Admiralitetet ga ordren uten klare forestillinger om hvor det var blitt av *Tirpitz* og *Hipper* som var gått ut fra Trondheim med fire tunge jagere. Man visste heller ikke hvor det var blitt av *Admiral Scheer* og *Lützow* som var gått ut fra Narvik med seks jagere.





*Et Catalina-fly mellom isflak.*

Riktignok var det en uhyggelig trussel mot konvoiene, men det var langt til konvoiruten.

I virkeligheten skiftet de tyske skipene bare ankringsplasser. Første styrke gikk til Vestfjorden hvor tre jagere gikk på grunn i Ofotfjorden, deretter gikk *Lützow* på grunn på vei til Altafjorden og måtte senere til reparasjon i Tyskland. Det hele var en forberedelse til et kraftig angrep på konvoiene, men ikke mot PQ-17.

Men resultatet av flytting til ny ankringsplass var et alvorlig skadet lommeflagskip og tre skadete tunge jagere.

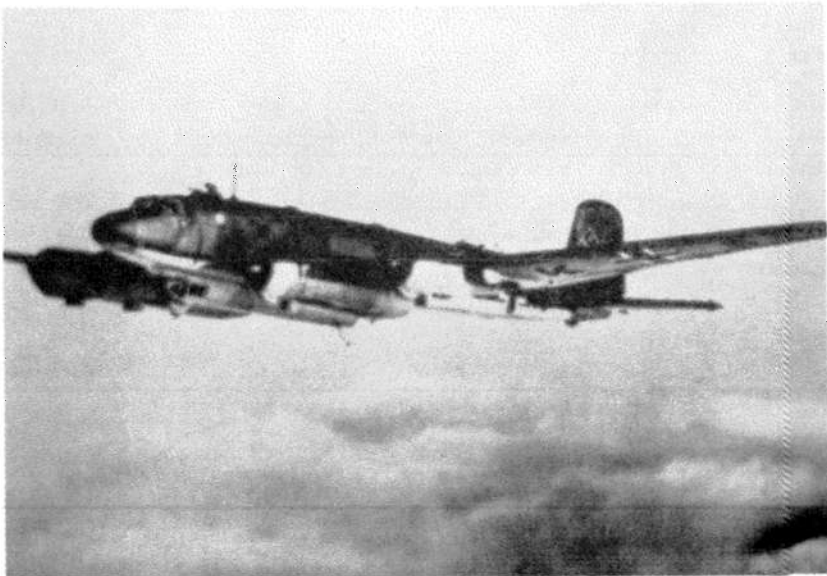
Ordren om spredning ble ikke trukket tilbake selv om etterretningsoffiseren i Admiralitetet forela meldinger om skifte av ankringsplasser (*Lützow* var den omdøpte *Deutschland*, Førerens stolthet, verdens første lommeflagskip).

Eskorten som fulgte ordren om å forlate konvoien skjønte heller lite, alt hadde gått forholdsvis bra og man var over halvveis. Uten eskorte hadde tyske fly og ubåter fritt spill og slo til med det de hadde.

Av 36 handelsskip ble 10 senket av ubåter, 10 bombet og 3 torpedert fra fly. Ett redningsskip ble bombet, 2 redningsskip unnsnapp. 153 mann mistet livet. 430 tanks, 210 fly, og 99 313 tonn materiell gikk tapt. Tre tyske fly ble skutt ned av handelsskipenes luftvern.

Flere amerikanske handelsskip i konvoi PQ-17 hadde norske kapteiner ombord. Noen av mannskapene var frigitte fanger fra amerikanske fengsler som ville få lettelse i straffen om de meldte seg som mannskap. Det var stor mangel på menn til alle oppgavene i USA. Da de hadde landlov i Island og ble fortalt på de lokale barer hva som foresto, ble det et svare brev for befalet å få dem ombord. Men der gjorde de sin jobb uten altfor høylytte klager. Etter spredningen dro flere skip inn i isen i grupper, og ble enige om å male skipene hvite på den siden som vendte mot Norge. De holdt seg i ro noen tid, og fortsatte så mot Novaja Semlja.

De kunne se tyske fly i horisonten, men ble ikke oppdaget. Da de kom ut av isen fikk de kontakt med to livbåter og mente som rimelig var at mannskapet ville ombord, men det ble avslått. «Aldri mer ombord i et handelsskip, vi vil ro til Novaja Semlja». De kom fram. Mange livbåter greide seg ved å ro i midnattsola. Mannskap fra et annet skip rodde i ti døgn



*Fw 200 C-flyene ble brukt til søkning etter ubåter. De kunne være i luften i 14 timer.*

til Norge, men mot ordren fortalte de om lasten, noe tyskerne straks nyttet i sin propaganda. Dette måtte befal og mannskaper svi for den tiden de satt i en tysk fangeleir.

Skuespilleren Douglas Fairbanks var befal på et av skipene, *Vichritra*, i denne ulykkelige konvoien. Skipet kom vel fram.

Da vakthavende sjølord rapporterte til Churchill at ordren om spredning var gitt til konvoi PQ-17 begynte statsministeren å gråte. Det er fortsatt et mysterium hvorfor den fatale ordren ikke ble trukket tilbake etter etterretningsoffiserens nye vurdering.

### *Konvoi PQ-18, det siste store luftangrep mot en konvoi*

PQ-18 var utsatt for det hardeste angrep mot en samlet konvoi. Den gikk fra Loch Ewe 2.9, ankom Arkangels 17.9.1942. 13 av 40 skip ble senket: 10 av torpedofly, 3 av ubåter. Det var massive flyangrep i seks døgn. 41 fly ble skutt ned. Eskorten bestod av 2 jagere, 2 luftvernskip, 4 korvetter, 3 minesveipere, 4 trålere og 2 ubåter.

Ytterligere var dekningsstyrken på 16 jagere, 1 luftvernkrysser, 1 eskorte-hangarskip med 2 egne jagere. Dette var det siste stor-angrepet med fly på konvoiene.

### *Tyske overflatefartøyer*

I det foregående er hovedsakelig ubåtene nevnt, fordi de sammen med fly var de angrepsmidler som ble mest brukt mot konvoiene. Men tyskerne hadde også førsteklasses, kraftige krigsskip i norske farvann.

Den største tyske marineoperasjon under den annen verdenskrig var «Weserübung», okkupasjonen av Norge-Danmark. Ca. 126 forskjellige små og store skip, 37 ubåter, 6 hjelpeskip for ubåter, 38 handelsskip deltok. Tapene var etter forholdene store for de større skip, lommelagskip og tunge jagere.

Til tross for at de moderne, kraftige skipene kunne ha påført konvoiene meget store tap ble de lite brukt. 31. desember 1942 gikk *Lützow* og *Hipper* med 6 tunge jagere mot konvoi JW 51B, 14 handelsskip, i et fullstendig mislykket angrep. Tyskerne mistet jageren *Friedrich Eckholdt* mens britisk lett jager *Achates* og tråler *Bramble* ble senket. *Bramble* var ute og lette etter en straggler da kjempen *Lützow* plutselig dukket opp i snøtykket. *Bramble* fikk neppe løsnetskudd med sin lille kanon før den ble beskutt. Kjempen signalerte til en av sine jagere om å senke den. Dette innledet

Hitlers raserianfall mot storadmiral Rader som var forberedt og søkte avskjed. Der hadde Føreren gått og gledet seg, spent på resultatet av angrepet på en konvoi midt i nyttårshelgen og så fikk han servert et resultat jevngodt med intet. Men selv hadde han gitt ordre om at de store fartøylene ikke skulle innlate seg på noen risiko. Alle allierte marinefartøyer derimot hadde ordre om å åpne ild uansett fiendens overmakt.

Den fryktede krigsmaskin, slagskipet *Tirpitz*, deltok aldri i noen stor og avgjørende operasjon. Skipets eksistens var dets største bidrag i krigen. Det deltok bare i noen mindre operasjoner, og aldri i noen trefning av betydning. Likevel var det en slik trussel mot konvoiene at britene satte inn voldsomme ressurser for å få det ødelagt.

*Tirpitz* seilte fra Wilhelmshaven 16. januar 1942 til Trondheim og derfra nordover for å angripe konvoiene PQ-12 og QP-8 den 5. til 8. mars 1942. Dette toktet var mislykket. Bare en russisk straggler ble senket, men ingen av konvoiene ble observert. Britene sendte to tomanns mini-ubåter, «Chariots», mot Norge i oktober. De ble tauet, men selv om de kom så langt at de skulle gå for egen maskin, brakk sleperen og de sank. Om vinteren gikk *Tirpitz* i dokk for å repareres for så i januar 1943 å gå til Narvik og senere til Kåfjord.

6. september seilte den samme med *Scharnhorst* og 9 eller 10 tunge jagere med en landgangsstyrke på 6 offiserer og 608 soldater til Spitsbergen.

Etter denne merkverdige bragd returnerte skipet til Altafjord og ble angrepet av britiske mini-ubåter (x-crafts) 22. september 1943. Roret ble skadet, alle tre propellakslinger bøyet, noen turbiner ble flyttet, sprekker i bunnen oppsto, og det aktre 38 cm kanontårnet ble skjøvet av fundamentet.

Reparasjonene tok fire måneder, hertil kom prøvetiden, og da skipet var klar til nye operasjoner 5. april 1944, kom et usedvanlig kraftig flyangrep fra 6 hangarskip. Mer enn et dusin bomber traff, 100 mann ble drept og 316 såret.

To nye flyangrep fulgte i august 1944, og så fikk skipet være i fred til midt i september da tunge britiske bombefly — Lancaster — angrep med spesialkonstruerte 12000 pounds bomber. De kaltes «Tallboys» og var konstruert av Barnes Wallis som også var «far» til de bomber som sprengte tyske damanlegg.

Etter dette var ikke skipet brukbart, men ble tauet ut av Kåfjord av jagere for å gi inntrykk av at det skulle på tokt. Besetningen var ombord og utførte sine vanlige jobber. Skipet ankret ved Håkøy nær Tromsø, og

britene sendte ennå en gang Lancasters med spesialbomber. *Tirpitz* lå over en hylle i sjøen, og kapseiste da vannet ble sprengt bort. Omtrent 50 av besetningen ble reddet. Dette var 12. november 1944. Norske radiooperatører fulgte med og rapporterte alle skips- og kystkonvoibevegelser langs hele kysten. De var selvsagt meget ivrige etter å holde rede på de store skipene spesielt *Tirpitz* i nord.

Radiooperatørene og deres kontakter utførte et enestående arbeid i vårt besatte land. Mange arbeidet i årevis, vel vitende om at hver gang de begynte å sende og kunne peiles inn av tyskerne, hang deres liv i en meget tynn tråd.

Den 23. desember 1943 gikk en flåtestyrke ut fra Akureyri på Island for å beskytte konvoi JW 55 B. Konvoien var eskortert av 13 jagere og korvetter, men disse var effektive bare mot ubåter og fly. Dekningstyrken, som hadde navnet Styrke 2, var meget kraftig. Den bestod av slagskipet *Duke of York*, krysseren *Jamaica* og fire jagere. En av jagerne var den norske *Stord*.

Samtidig som konvoi JW 55 B var på vei til Murmansk, var returkonvoi RA på vei tilbake i ballast. Denne bestod av 19 handelsskip og hadde 10 jagere som eskorte. Som dekningsstyrke for returkonvoien var krysserne *Belfast*, *Norfolk* og *Sheffield* som patruljerte farvannet ved Bjørnøya. Denne hadde navnet Styrke 1.

Denne gangen håpet de allierte å komme i kontakt med og å få nedkjempet slagskipet *Scharnhorst*. Denne kjempen var en overhengende trussel mot konvoiene.

Tyske speiderfly oppdaget konvoi JW 55 B den 22. desember. *Scharnhorst* med fem jagere forlot basene i Norge for å angripe den. Dessuten hadde tyskerne åtte ubåter som fikk ordre om å angripe konvoien. Spioner i Norge observerte og gav beskjed om at *Scharnhorst* og fem jagere var gått ut fra Altafjorden 25. desember. De allierte håpet at Styrke 2 som skulle beskytte JW 55B, ikke var oppdaget. Det viste seg å være tilfelle. Det var storm i Nordatlanten, og mørket og den dårlige sikten gjorde at tyskerne bare hadde observert konvoien JW 55 B.

I området mellom Norge og Bjørnøya, omtrent 800 km fra Nordkapp, fikk de allierte kontakt med tyskerne. De hadde hatt *Scharnhorst* på radaren i 45 minutter uten at tyskerne hadde merket noe. Krysserne som beskyttet returkonvoien, åpnet ild først. Etter 20 minutters skuddveksling ble *Scharnhorst* skadet av de tre krysserne i Styrke 2. Den satte kursen mot Norge da den hadde fått beskjed om ikke å ta opp kamp med tunge, allierte

flåteenheter. *Scharnhorst* var da den ble angrepet, uten jagerbeskyttelse som var sendt ut for å finne konvoien.

Omkring fire timer senere kom Styrke 2 så nær *Scharnhorst* at de sendte lysgranater over slagskipet, og kampen begynte. Dette kom også uventet på tyskerne. *Duke of York* fikk inn flere treffere med sitt tunge skyts (14-toms kanoner) og jagerne gikk ut til hver sin side og angrep. De kom på godt hold og kunne avfyre sine torpedoer. Det hele varte 1,5 time med intens ildgivning. Kjempen ble dødelig såret. Til slutt avsluttet jagerne fra Styrke 1 kampen med torpedoer. Det ble sendt 55 torpedoer mot *Scharnhorst* hvorav antagelig 11 traff.

*Scharnhorst* gikk ned den 26. desember kl. 19.45, 400 km nordøst for Nordkapp. De fem tyske jagerne returnerte til Norge uten å ha kommet i kamp eller ha funnet konvoiene. De fant heller ikke *Scharnhorst* igjen. Konvoiene kom fram uten tap. De tyske ubåtene fant ikke sine mål i vintermørket og stormen. Ombord i *Scharnhorst* var det i alt 1903 mann, bare 36 overlevet.

Ser man på den tyske sjømilitære virksomhet er det de små enhetene som viste aktiv innsats. Det viktigste kampområdene var i Finnmark og Troms, og der konvoiene gikk langs kysten. At de tyngre skipene var ute av stand til å påføre Ishavskonvoiene noen som helst skader var utrolig, deres høye tekniske standard tatt i betraktning.

Den mest merkelige aksjon som ble foretatt i Ishavet var angrepet på Svalbard 8. september 1943 da Barentsburg og den lille garnisonen ble ødelagt. Det har intet med sjøoperasjoner å gjøre når man sender *Tirpitz*, *Scharnhorst* og 9 tunge jagerer for å angripe et mikroskopisk mål og endatil fremstille det som en bragd. Som nevnt tidligere hadde skipene ombord i tillegg til de store mannskapsstyrker, en landgangsstyrke på 6 offiserer og 608 soldater.

### *Sovjetsamveldet og mottak av konvoiene*

Man skulle tro at de allierte konvoier ville blitt mottatt med tilfredshet i de sovjetiske havnene, og at de fikk all den assistanse som kunne ydes. Murmanskområdet var riktignok et direkte krigsområde, utbombet og øde. Men maken til mistenksomhet, vrangvilje og ukyndighet på omtrent alle områder som angikk konvoienes rimelige krav og forholdet til mannskapene, er det neppe noen som kan forestille seg.

Befal og mannskaper følte seg som fanger på grunn av lite vennlig behandling, manglende gjestfrihet og alminnelig omtanke.

Skipene ble anvist ankringsplass langt fra kaier og bunkringsplasser,

lossingen ble vanskeliggjort også fordi kranene ikke var tilgjengelige når det var nødvendig, helt uten påviselig grunn. Lossingen ble foretatt av slavearbeidere som ble skutt om de f.eks. brakk et ben og ble liggende. Fikk de ikke flyttet en fastfrosset jernbanevogn ble ytterligere slaver utkommandert istedet for å tillate skipet å tine opp vognen med damp. Verdifulle kasser med skjørt utstyr ble bare kastet omkring og ble ofte liggende i regn og snø i dagevis. Den britiske havnesjef Capt. Morton hadde et vell av historier om den utrolige inkompetanse som den sovjetiske havneledelse la for dagen på alle felter og alle de hindringer han stadig sto overfor. Når det ble for ille og lossingen altfor ineffektiv klaget han til sine britiske foresatte i Moskva. Da kom en utsending som løp omkring mens han truet med Stalin. Det ble da bedre noen dager, men så fortsatte det hele på samme måte. Det gikk så langt at Morton måtte be om at konvoiene ble stanset fordi lossingen gikk så langsomt at skipene ble liggende i kø istedet for å gå i returkonvoi.

Helt til i 1944 ble de allierte nektet å etablere sykestuer i Murmansk, og syke var ikke meget oppsatt på å bli behandlet i de helt usanitære og dårlig utstyrte sovjetiske sykehusene. Skitne sengeklær og svært flekkede antrekk hos betjeningen, manglende moderne antibiotika og bedøvelsesmidler var lite tillitvekkende. Allierte leger fikk ikke utføre eller delta i operasjoner på sine egne, og dette var i tråd med hele avstengningen av samfunnet mot de allierte. Mistenksomme, sure kommisærer var det overalt. Offiserer som ville gå på julebesøk eller en tur på ski ble jaget tilbake av vakterne som neppe hadde noen ide om hva slags folk som var kommet. De mange skipbrudne mannskaper ble forelagt i trebrakker hvor sprekker i tømmeret var tettet med all slags boss, og utøy kom fram når det ble fyrte opp i brakkeovnene.

Befalet prøvde å aktivisere mannskapene med rokonkurranser i mange klasser, men om båtene kom utenfor de angitte grensene skjøt vakterne etter dem.

Det bedret seg noe etter hvert, men Murmansk var et fryktet og avskydd sted under hele krigen.

Ineffektiviteten var så stor at Sovjetmarinen ikke engang greidde mine-sveiping på sin egen dørstokk. Til og med lokaleskorten måtte de allierte greie selv. Hvalbåtene *H.M.S. Silja*, *H.M.S. Sulla* og *H.M.S. Sumba* var utstyrt for sveiping av magnetiske miner i området fra april 1942. Korvetten *Eglantine* stod for eskortetjenesten i området.

De jagere og andre skip som var overlevert Sovjetmarinen var til liten nytte, sjefene hadde liten erfaring og forsto ikke stort av det hele. Selvsagt var det unntak, men de var få.

### *Flyplasser i Murmanskområdet*

For å gi bedre dekning med fly på konvoienes siste strekning ba britene om å få sende bombefly og Catalinas, med reservedeler og vedlikeholdspersonell. Dette ble nektet helt til i september 1942 da Hampden torpedofly og Catalinas ble fløyet til Kola. Med datidens dårlige navigasjonsmidler var dette et sjansespill. 32 Hampdens tok av fra Shetland, seks styrtet over fjell i Nord-Norge og Sverige, tre mistet retning og nødlandet tomme for bensin, ett ble skutt ned under tysk flyangrep på Kola. Bare 24 var operative etter ankomsten, mens Catalinaene greidde seg bedre. Et Hampdenvrak kom frem fra isen ved Kvikkjokk i Nord-Sverige ved sterk issmelting i 70-årene. Reservedelene kom med den engelske krysser *Tuscaloosa*. Sovjets representanter viste sin godvilje ved å nekte lossing av en sykehusenhet som måtte returneres.

### *Våpenhjelpens betydning for Sovjetsamveldet*

Den offisielle sovjetiske innstilling til leveransene var omtrent uten anerkjennelse. Den tyske admiral og militærhistoriker Ruge beregnet at fra august 1944 til april 1945 da 250 skip ble losset med 1 million tonn materiell, førte det til motorisering av 60 sovjetdivisjoner. Dette ga sovjetstyrkene en avgjørende overmakt i flere krigsteatre.

Admiralen hadde ikke tatt med i beregningen at mer enn det dobbelte antall skip var losset tidligere, også i den tid da Sovjetmakten sto med ryggen mot veggen og ikke hadde fått sin krigsproduksjon i full virksomhet.

Sovjetmyndighetene spekulerte også i å få materiell som ikke var direkte krigsnødvendigheter men som kunne brukes i gjenoppbyggingen. Dette kunne de lirke igjennom fordi Roosevelt hadde gitt ordre om at de skulle få hva de ba om. Kom derfor russerne ingen vei med de militære myndighetene, stakk de bakveien via andre departementer og fikk det som de ville.

Forøvrig var de preget av inkompetanse og egenhet, f.eks. da amerikanerne demonterte en bilgummifabrikk og sendte den over. De som skulle bygge fabrikkene i Sovjetsamveldet brød seg ikke så meget om tegningene. USA skulle ikke fortelle dem noe. De ingeniørene som var avgitt til assistanse ved monteringen ble etter en tid så lut lei at de dro hjem.

Fabrikkene kom aldri opp i den forutsatte produksjon.

Hvordan det etter gullsendingen med *Edinburgh* er gått med betalingen for materiellet er det ikke råd å få rede på.

Likevel, den russiske krigstidsambassadør Maisky i London sa iallfall: «Konvoiene til USSR er en saga om heltemot i nord, tapperhet og



utholdenhet. Denne saga vil leve for alltid, ikke bare i Deres folks hjerter, men også i Sovjetfolkets, som med rette ser den som det mest slående uttrykk for samarbeid mellom allierte regjeringer — uten det ville vår felles seier vært umulig».

I et fjersynsprogram for noen år siden «The World at War» ble en russisk offiser spurt om sitt syn på konvoiene. Han svarte at for det første kom de for sent igang, og dessuten fraktet de bare noen lastebiler. I tabellene bakerst i denne artikkelen kan man se hva det dreiet seg om, og det kan regnes med 8% tap. Rapportene til Parlamentet og Kongressen er offisielle dokumenter.

Etter Dunkerque sto Storbritannia helt alene, og i USA måtte Roosevelt være meget forsiktig for ikke å få Kongressen mot seg.

Etter at japanerne var kommet med i krigen, begynte den amerikanske rustningsindustri å arbeide. Men den hadde ingen nye modeller å sette inn til å begynne med.

Liberty-båtene hadde ikke sterke nok motorer og de hørte derfor til de langsomste i konvoiene. Sambandsmateriell ble enten produsert etter 1918-modeller eller man tok sivile komponenter og skrudde dem inn i stål- eller trekasser.

Man hadde ikke som i Tyskland startet forsøk med forbedringer dagen etter at den første verdenskrig var over. Tyskernes materiell var gjennomtenkt og gjennomprøvet til minste detalj, og krigsproduksjonen ble tidlig satt i gang. De vestallierte derimot hadde ikke lagt noen vekt på å ruste opp.

Som eksempel på situasjonen kan nevnes at det ikke var nok motorer til Sherman-stridsvognene. Dermed tok man det som var tilgjengelig og modifiserte i nødvendig grad. På Axvall pansarmuseum i Sverige står det to Sherman stridsvogner. Den ene, Firefly M4 A4 med britisk kanon har 5 stk. Chrysler 6 syl. bilmotorer montert i 270°, 460 HK. Den andre, M4, 105 mm kanon, har en luftkjølt fly-stjernemotor, 12 cyl, 340 HK. Omviseren bemerket til en klasse elever: «Slik kan en stor industrinasjon modifisere når det kreves».

Britene hadde hell med seg når det gjaldt jagerfly og radar. De greidde tidlig å lage sentimeter-radar noe tyskerne aldri fikk til. Men nattjagerne måtte ha sentimeter-radar. Telefunken forteller at radarsettene ble produsert og klystronrørene fra nedskutte allierte flys radarsett ble satt inn. Innsamlingen ble påbudt over hele det tysk-kontrollerte området.

Et bedre radarsett for eskorten og dens fly var en avgjørende faktor i konvoitjenesten. Ubåter og fartøyer var ikke sikre lenger i tåkebanker og nattemørke. Til avgjørende hjelp var ASDIC-lokalisatoren for ubåter, men

brytning av lydbølgene i forskjellige vannskikt var et stort problem. Lokaliseringen ble også vanskeligere når sjøen ble opprørt av dypvannsminer. Avmagnetisering av marinefartøyer var meget viktig mot magnetiske miner.

Ser man på kartet over området er det ufattelig at store konvoier kunne passere tyskbesatt område som lå bare noen timers flygning borte.

Men slik var det, ustoppelig ble Sovjetsamveldet forsynt med alle slags våpen og livsfornødenheter.

Nå er det bare å vente på at den nye Sovjet-ledelse vil gjøre kjent hva de øvrige allierte bidro med og leverte av materiell under ekstremt vanskelige forhold.

### **Konvoikrigen 1939—1945**

*Oppgaver over tyske ubåter, deres resultater og tap ialt på alle fronter.*

- 111 ubåter ved krigens begynnelse, herav 25—27 havgående. Resten ble kalt «kanoer».
- 1171 ubåter deltok.
- 2840 handelsskip senket på i alt 14 333 082 br.reg.tonn.
- 148 marinefartøyer senket.
- 684 ubåter senket av de allierte.
- 487 ubåter gikk tapt p.g.a. kollisjoner, dykk og selvsenking.
- 111 ubåter overlevert etter krigen.

### *Ishavskonvoiene*

Den første startet 21. august 1941, den siste 23. mars 1945. Konvoiene gikk ut fra Island, Scapa Flow på Orknøyene, Loch Ewe og Clyde i Skottland til de russiske havnene Murmansk, Arkangels, Molotovsk, Kola Inlet som alle ligger på Kolahalvøya eller i Kvitsjøen. I alt 40 konvoier gikk fra Storbritannia og USA.

Første konvi (forsøkskonvoi) 21.08.1941

Deretter 18 PQ-konvoier siste 2.09.1942

15 QP-(retur)-konvoier siste 17.11.1942

Fra 15.12.1942:

21 JW-konvoier siste 12.05.1945

20 RA-(retur)-konvoier siste 23.03.1945

Handelsskip til USSR 811, retur til havn 33, senket 58, i havn 720

Handelsskip fra USSR 715, retur til havn 8, senket 29, i havn 680  
 Eskortefartøyer, tapt 13. (*H.M.S. Edinburgh* senket mai 1942, konvoi  
 QP-11).

*Ubåter senket av de allierte under angrep på Ishavskonvoiene*

Ubåtene i Ishavet opererte fra norske baser.

1942 6. 1 vedret (kjørt i senk), 5 av dypvannsbomber

1943 1. Torpedert

1944 22. 17 av synkeminer, 4 av raketter og kanonild, 1 av fly (Hedgehog)

1945 3. 1 av fly (Squid), 2 av kanonild

Fra 24. mars 1942 til 29. april 1945 ble i alt 32 ubåter senket.

*Tyske marineskip senket*

Jager *Friedrich Eckholdt* og slagskipet *Scharnhorst*.

*Fly skutt ned*

Ingen oversikt.

*Tyskernes ubåter, nybygg, tap og resultater på alle fronter*

Tid	Nybygg	Tap	Handelsskip senket	Tonnasje br.reg.tonn
Sept. 1939—mai 1940	25+17	22	298	1 047 234
Jun. 1940—mar. 1941	75	12	443	2 390 120
Apr. 1941—des. 1941	117	28	343	1 629 426
Jan. 1942—jul. 1942	128	27	624	3 184 764
Aug. 1942—mai 1943	224	140	777	4 326 764
Jun. 1943—aug. 1943	72	75	83	420 942
Sep. 1943—mai 1944	208	144	123	618 354
Jun. 1944—mai 1945	219	236	144	716 134

## Tyske ubåter

	Type VIIc/41	Type IXc
Antall offiserer	4	
Antall oberfeldwebler	4	ca. 48
Antall underoffiserer	10	
Antall mannskap	27—34	
Lengde	67,23 m	76 m
Bredde	6,20 m	7 m
Høyde	9,95 m	—
Deplacement, overflaten	770 tonn	1120 tonn
Deplacement, neddykket	1070 tonn	1540 tonn
Maks. dykkdybde	200—240 m	200 m
Antall baugtorpedorør, diam. 53,3 cm	4	4
Antall hekktorpedorør	1	2
Antall torpedoer eller	12	22
Antall miner	26—39	66
Motor	1400 Hk	—
Akkumulatorbatterier	2 (62 x 2 seller) 800 W 9160 Ah	
Hastighet over vann	17 knop	18 knop
Hastighet neddykket	7,6 knop	7 knop
Hastighet marsjfart	10 knop	10 knop
Hastighet marsjfart neddykket	4	4
Bunkersolje	113,5 tonn	
Aksjonsavstand over vann	8500 NM	13450 NM
Aksjonsavstand neddykket	80 NM	63 NM
Luftvernskyts	1 st 37 mm + 1 tvilling 20 mm	
Kanon	105 mm	

Tyskerne hadde to sjøgående typer ubåter i Atlanterhavet og Ishavsområdet. Skrogseksjonene ble produsert på forskjellige verft og så samlet. Type VIIc/41 (43) er plassert på krigsminnesmerket Laboe i Kielerfjorden. Den var tidligere øvelsesbåt i den norske marine, overtatt etter krigen fra tyskerne. Den het da *Kaura*. Den ble overført til Tyskland igjen i 1965.

*Skip i den tyske marine i nordområdene som var en trussel mot Ishavskonvoiene.*

Type	Tonnasje	Lengde m.	Rekkevidde NM	Fart Knop	Mann- skap
Slagskip <i>Scharnhorst</i>	38 900	235	10 000	17—31	1800
Slagskip <i>Tirpitz</i>	52 600	242	9 000	19—31	2600
Lommeslagskipet <i>Deutschland</i> omdøpt til <i>Lützow</i>	16 000	188	10 000	20—28	1150
Lommeslagskip <i>Admiral Scheer</i>	16 000	188	10 000	20—28	1150
Krysser <i>Hipper</i>	18 200	206	6 800	20—32	1600
Jagere	3 100	114	4-6 000	19—38	325
Jagere, største type	5 600	122	—	—	—

*Ishavskonvoienes eskortefartøyer*

Luftvernkryssere	4
Luftvernskip	4
Eskorte-hangarskip	14
Jagere	107
Minesveipere	17
Fregatter	18
Korvetter	24
Trålere	17

Av de ovenfornevnte, deltok fra den norske marine jagerne *St. Albans* og *Stord* ført av Storheil, minesveiperen *Bramle* og korvettene *Arcanthus* ført av Grønningseter og Breien, og *Eglantine* ført av Voltersvik, Paulsen, Bakken og Holst.

*Krigsmateriell fra Storbritannia til USSR*

Oppgavene er fra rapport nr. 3 om Mutual Aid til Underhuset 16. april 1946. Materiellet ble transportert med Ishavskonvoiene.

Fra 1. oktober 1941 til 31 mars 1946:

5 218 tanks, herav 1 388 fra Canada.

7 411 fly, herav 3 129 fra USA

4 932 antitank-kanoner

4 005 maskingevær/maskinkanoner

1 803 radarstasjoner  
4 338 radiostasjoner  
2 000 felttelefoner  
437 mill. prosjektiler  
9 motortorpedobåter  
4 ubåter  
14 minesveipere  
Tilsammen verdi 308 mill. pund.

Råmaterialer, mat, maskiner, industribedrifter, medisiner og sykehusutstyr.  
Verdi tilsammen 120 mill. pund.

### *Krigsmateriell fra USA og til USSR*

Oppgavene er fra Lease-Lend Report til US Congress. Av dette materiell ble 75% transportert med Ishavskonvoiene.

14 795 fly 67% jagere, 26% bombefly, 7% andre. Herav 3000 fløyet inn.  
7 537 tanks.  
51 503 jeeps.  
35 170 motorsykler.  
8 701 traktorer/trekkvogner.  
375 883 lastebiler.  
8 218 luftvernkanoner.  
131 633 maskingevær.  
345 735 tonn sprengstoff.  
1 981 lokomotiver.  
11 155 jernbanevogner.  
540 000 tonn skinner.  
1 680 000 km felttelefonkabel.  
2 250 000 tonn matvarer  
Verdi 1 312 milliarder \$.

2 670 000 tonn bensin (petrol) 740 000 tonn flybensin.  
842 000 tonn kjemikalier.  
1 350 000 tonn stål.  
430 000 tonn nikkell, aluminium, messing, kopper.

3 786 000 stk. bildekk.  
15 mill. par støvler.  
49 000 tonn lær.

1 demontert bildekkfabrikk. Fordi målekravene til bygg ikke ble fulgt, klarte den aldri å komme opp i full produksjon.

1 demontert oljeraffineri.

Maskinverktøy for 200 mill \$

### *Kilder*

Campbell, Ian, 1958: The Kola Run. A record of Arctic convoys 1941—1945. London.

Den store krigen. Gyldendal, Oslo.

Lease-Lend Reports to US Congress. Nr. 19, 20, 21, 22, 11. mars til 1. okt. 1945.

Mutual Aid, Report no. 3, 1946 til Underhuset 16.04.1946.

Owren, Nils, 1983: Scharnhorst skal senkes. Gjøvik.

Pansarmuseet, Axwall, Sverige.

Showall, Jak. P. Mallmann, 1979: The German Navy in the World War Two. London.

The Imperial War Museum, London.

Maritime Museum, Greenwich.

# Maksim Gorkij's forlis

*Av Sigurd Kleiven*

Flaggskipet i den russiske cruiseflåten *Maksim Gorkij* med i alt 946 mennesker ombord (573 passasjerer og 373 besetningsmedlemmer) kjørte inn i et stort drivisbelte den 19. juni kl. 23.15 med en fart av 16 knop. Skipet var på Svalbard-cruise og styrte mot Magdalenefjorden. Det befant seg 150 nautiske mil rett vest av Longyearbyen da kapteinen ville vise de festeste tyske passasjerene polaris med tykkelse fra 1 til 3 meter. Det var dårlig sikt, og kapteinen rakk ikke å redusere farten med mer enn 2 knop da han oppdaget at han hadde kjørt seg inn i en bukt i isen.

Sammenstøtet med isen laget store bulker og to mindre rifter i baugen 5 meter under vannlinjen på styrbord side, og en 6 meter lang og 10—30 cm bred flenge hvor sjøen fosses inn. Kl. 0015 den 20. juni var situasjonen meget kritisk og skipet sendte ut nødsignaler og posisjonen som ble oppfanget av Svalbard og Bodø radio. Redningssentralen i Bodø slo full alarm og varslet russerne i Murmansk. På spørsmål om omfang og detaljer fikk ikke redningssentralen eller KV *Senja* noe svar. Planleggingen var derfor vanskelig.

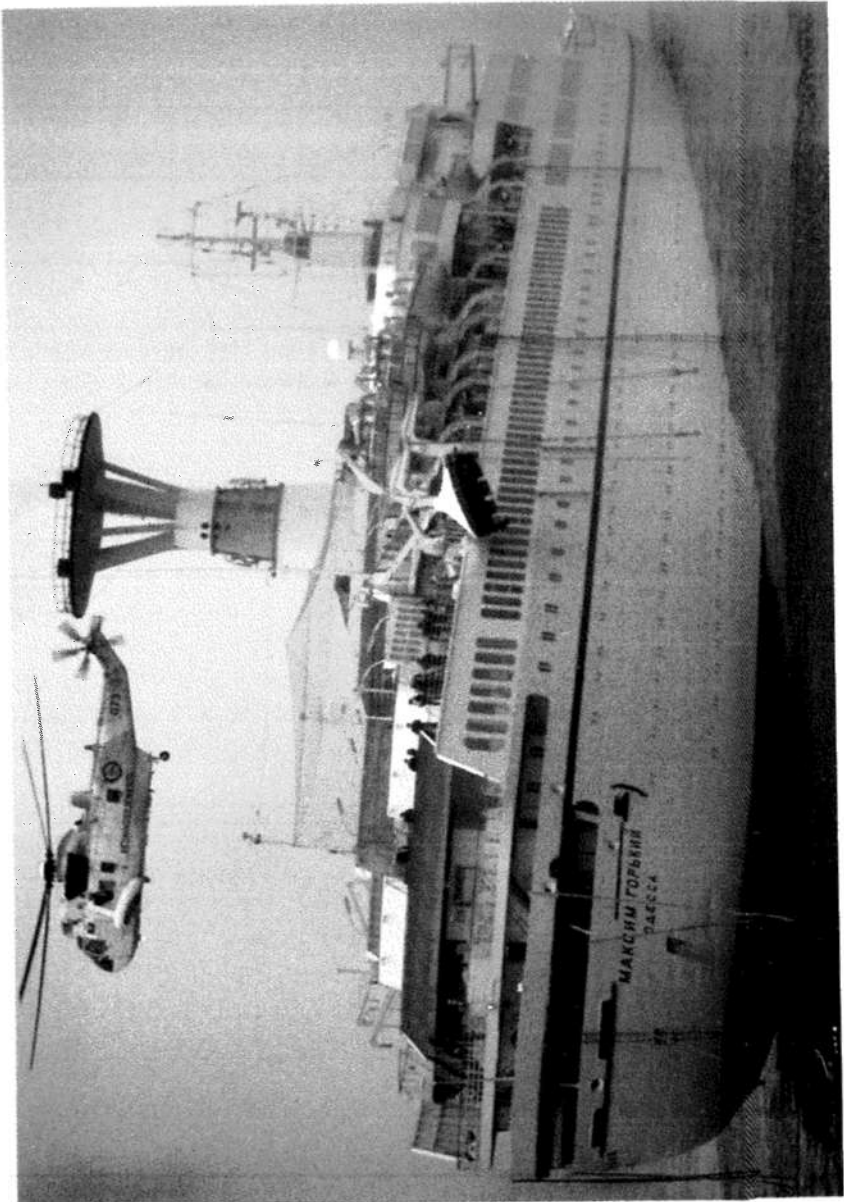
Kystvaktskipet *Senja* var på patrulje i vernesonen rundt Svalbard. Det mottok nødsignalet fra Svalbard radio kl. 0030. Vi ga full fart, 23 knop, og slo havarirulle og seilte mot havaristen samtidig som hovedredningssentralen og vi forberedte oss på det verste.

Kl. 0117 fikk vi kontakt med havaristen som bekreftet posisjonen og ba om assistansen da den hadde hull i skroget. Passasjerene gikk i livbåtene. Litt senere meldte havaristen at den sank i sjøen og at fem livbåter var satt ut. Kl. 0318 ble det meldt at 325 passasjerer var satt ut i livbåter og på flåter som var innenfor synsvidde.

*Senja* møtte et 2—3 nautiske mil bredt drivisbelte. Det forsinket vår ankomst med en halv time. Kl. 0400 så vi *Maksim Gorkij* ligge dypt i romsjø, men ingen livbåter ble observert.

Tyve minutter senere skjøt livbåtene opp nødraketter. Gjennom tåkedisken oppdaget vi livbåter og flåter mellom drivis, og mennesker på drivisen som ble skrudd sammen og brukket opp. Mange flak reiste seg på høykant





*Maksim Gorkij har tatt inn store mengder vann og har sunket nedi til 7. dekk foran. Helikopteret fra Senja heiser opp matros Ottar Teige som var over for å starte pumpene. Pumpene var tidligere blitt fløyet over fra Senja. Foto: Odd Mydland.*

på grunn av de 3 meter høye dønningene. Vi hørte det knase i livbåter og luft som ble skviset ut av gummiplåtene når drivisen tørnet sammen. Russiske mannskaper dro flåter opp på drivisen og prøvde å holde isflakene unna med årene. De fleste passasjerene sto som saltstøtter i en «klump», mens noen febrilsk sprang fra isflak til isflak. Vi ble alle rystet. Under siste planlegging vurderte vi hvordan vi kunne få flest mulig reddet.

Redningsarbeidet ble hektisk. Vi bukserte livbåtene inn til skutesciden, manøvrerte slik at drivisen ikke skviset eller kantret livbåtene, og løftet de skipsbrudne opp fra livbåtene til akterdekket. De var for svake til å klatre i redningsnett og ledere. Samtidig skjøt vi over redningslinjer og vinsjet flåter over isen.

Kl. 0530 kom det første Sea King redningshelikopter fra Bjørnøya. Etter bunkring startet det straks med å heise opp de mest utsatte passasjerene fra isflak og flåter. Helikopteret kunne ta 18, men 29 ble heist ombord før det landet på dekket og tok av for en ny tur. I alt ble det heist opp 53 passasjerer og besetningsmedlemmer.

Kl. 0655 var de 350 passasjerer og mannskap som var satt ut i flåter reddet. I mellomtiden hadde *Maksim Gorkij* sunket ytterligere. Endå to



*Passasjerer fra Maksim Gorkij livbåter, på flåter og sammenpakket på isflak. Det var tre meter høye dønninger så flakene ble skrudd sammen, brukket opp og reist på høykant. Det var en farlig situasjon. Foto: Odd Mydland.*

helikoptere hadde ankommet. De overførte straks våre to nødlensepumper og en fra vårt havarilag.

*Maksim Gorkij* satte ut livbåtene med resterende passasjerer og flere av mannskapet. De ble alle tatt ombord på KV *Senja*. Det var nå fire norske helikoptere på stedet, men passasjerene vegret seg for å bli heist opp.

Lensingen medførte at skipet ble lettere på baugen. Vi iverksatte dykking for å lokalisere skadene.

Kl. 1026 var alle 573 passasjerer og 126 av mannskapet tatt ombord. Kapteinen stoppet overføringen av mannskap da situasjonen nå var stabil.

Kl. 1152 meldte vår havarimann at den ene av våre lensepumper hadde stoppet og sjøen fosset inn gjennom utette brannrør og heisesjakter slik at vannstanden var kommet opp til 7. dekk forut. Jeg anså situasjonen som kritisk og evakuerte vår egen havarimann, samtidig som jeg anmodet om å iverksette evakuering av flere mannskaper.

Gjennom redningsentralen var det tidligere rekvirert flere lensepumper som skulle flys ut fra Svalbard. Kapteinen vegret seg for å evakuere flere. KV *Senja*, helikopterne, ORION-flyet og M/S *Polarsyssel* som hadde ankommet ble satt i høyeste beredskap i tilfelle skipet skulle gå ned.

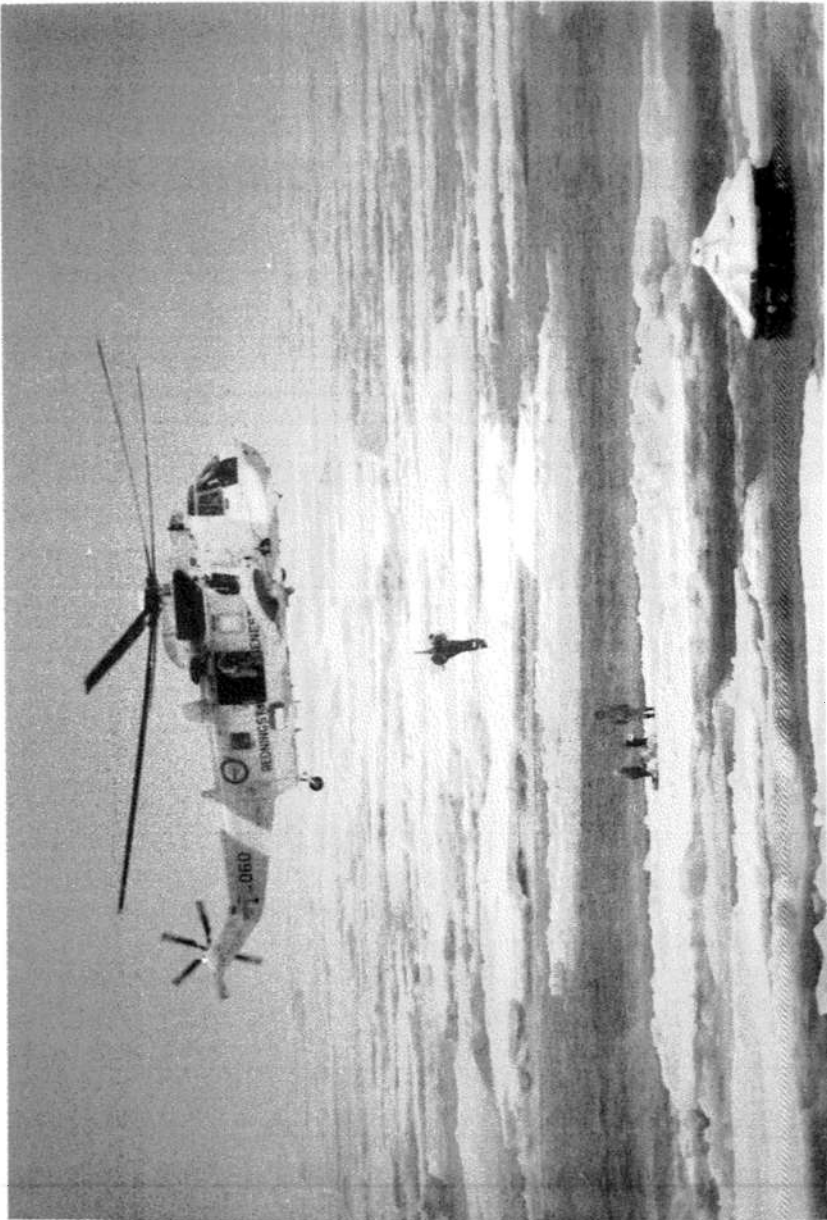
Kl. 1237 ankom tre lensepumper og et katastrofeteam fra Tromsø. Vannet stod nå opp til 8. dekk forut, lensepumpene ble startet og situasjonen stabiliserte seg. Vi iverksatte dykkerarbeidet og festet lekkmatter over skaden for å redusere inntrengningen av vann.

Legeteamet støttet opp omkring vår skipslege og sanitetsmannskaper. De fleste passasjerene var eldre mennesker med typiske genasjonssykdommer. Noen av de russiske og våre mannskaper hadde fått mindre kutt-, klem- og belastningsskader under redningsarbeidet. I alt ble 176 behandlet. Vi besluttet å sende 73 av de dårligste til Longyearbyen med helikoptre.

Kl. 1420 ankom to russiske AEROFLOT helikoptre med sement som ble benyttet til forsterkning av skott. Flere av mannskapene fra *Maksim Gorkij* ble overført, slik at vi hadde 193 mannskaper, 573 passasjerer og vår egen besetning på 59, totalt 805, ombord.

Kl. 1730 var to russiske fartøyer, en slepebåt og et handelsfartøy, ankommet med mer havariustyr. Skipet var sikret og situasjonen under kontroll. Ombord merket vi nå psykiske reaksjoner og legeteamet og mannskapet ga støtte. En lege fra Tromsø sentralsykehus ga informasjon om de psykologiske reaksjoner og hvordan de burde motvirkes. Det ble besluttet å seile til Longyearbyen med de reddede.

Forpleiningstjenesten hadde varm mat da de første ble tatt ombord. Passasjerer og russiske mannskaper deltok etter hvert i forpleiningstjenes-



*Helikopterne var meget effektive. Her heises en turist opp. Mange av passasjerene vegret seg for en slik luftetur. Foto: Odd Mydland.*



*Kystvaktskipet Senja tar opp passasjerer som er satt ut i livbåter og på isflak. Foto: Odd Mydland.*

ten. Det ble servert varm mat og drikke kontinuerlig. Toaletter som ble tett og plassmangel ble et problem ombord, men med god disiplin, omtanke og støtte gikk indretjenesten utmerket.

Et tankekors er det at drivibeltet ble oppløst til småis i løpet av dagen. Vær og isforhold skifter hurtig ved Svalbard.

Kl. 0130 den 21. juni ankom vi Longyearbyen. Alt var lagt til rette, slik at det første flyet kunne dra til Tyskland kl. 0315. De russiske mannskapene ønsket seg tilbake til *Maksim Gorkij* som var på vei til Colesbukta i Isfjorden med 4,5 knops fart. Der skulle en midlertidig reparasjon av skaden foretas med støtte av et russisk verkstedskip. Skipet ble senere reparert i Hamburg.

De russiske mannskapene fikk sitt ønske oppfylt. AEROFLOT-flyet måtte returnere til Sovjet, mens KV *Senja* fortøyde i Barentsburg kl. 0800 som det første norske marineskip etter krigen.

Avskjeden med de tyske passasjerer og russiske mannskaper var følelsesmessig en sterkt opplevelse.

KV *Senja* returnerte til Longyearbyen. Besetningen forsøkte å få en velfortjent hvile etter store fysiske og psykiske påkjenninger. De hadde ikke sovet på over 48 timer, men journalistene fra hele verden ville fortsatt ha sin del av hendelsen.

Ombord ble det stille og tomt, men tankene var mange.

# Medisinsk redningstjeneste og beredskap ved Longyearbyen sykehus

Tre eksempler fra vinter/vår 1988

*Av Nils O. Alm*

## *Dødsulykken ombord i reketråleren*

13. februar 1988. Mørketiden gikk mot slutten. Det var allerede 4—5 timers dagslys, men det ville ennå vare noen dager før de første solstrålene skulle gi fjellene en gyllenrosa kant øverst på toppene.

Klokken 18.00 kom meldingen fra Svalbard Radio: Ulykke ombord i reketrålere på vei ut av Kongsfjorden. En mann med alvorlig hodeskade etter eksplosjon i maskinrommet. Øyeblikkelig medisinsk hjelp nødvesentlig!

Ute var det klarvær, stille og 20 kuldegrader. Som kirurgisk bakvakant var det å få på seg varmt undertøy og sportsklær i en fart og så bar det i bilen til sykehuset og katastroferommet. Vakthavende anaestesisykepleier kom omtrent samtidig og vi fikk raskt på oss varme-dresser og varme-støvler, helikopterhjelmer og overlevelsedrakt i veske. Så bar det rett ut til flyplassen med bil.

Helikopteret sto allerede med rotoren igang, og flyver nr. 2 ankom samtidig med oss. Spesialbåren var på plass i helikopteret, og kl. 18.35 var vi i luften med nordvestlig kurs utover Isfjorden.

Det hadde gått ca. 1/2 time fra varsel til avgang. Det var omtrent slik vi kunne vente det. Raskere kunne det vanskelig gjøres, så lenge bilturen til flyplassen tok 10—15 minutter.

Beregnet flytid var 45—50 minutter til en posisjon 8 nautiske mil nord for Fuglehukene på Forlandet. Overføring av personell og pasient via isflak ville bli aktuelt ikveld.

Mens vi fløy over Isfjorden var det tid til å slappe litt av og kikke ut i det blå-bleke månelyst. Nyisen på fjorden hadde det eiendommelige, lett uregelmessige rektangel-mønsteret, som vi kan se på slik fersk sjøis. Det er vel de lette bevegelsene fra tidevannet og fra svak dønning, som skaper dette mønsteret.

Vi fløy inn over land igjen ved Borebukta, litt vest for Sveabreen. Fullmånen i øst ga fjellene fantastisk skarpe konturer. De voldsomme sprekk-områdene i Osbornebreen var ekstra tydelige, der den svære breen langsomt seg sydvestover mot bunnen av St. Jonsfjorden.

Over Svalbard radio fikk vi melding fra reketråleren om at mannen var meget dårlig. De kunne ikke merke at han pustet lenger og de kunne ikke kjenne pulsen. Det hørtes ikke ut til å være mye håp, men vi fant ikke grunn til å prøve å ta direkte radiokontakt med båten. Det var lite vi kunne gjøre. Vi var underveis og måtte bare fortsette.

Allerede før vi passerte det høyeste punktet i bre- og fjellområdet mellom Isfjorden og nordlige del av Forlandssundet, kunne vi se tre lys til havs i nordvest. Vi hadde kurs rett mot dem. Det var fiskebåtene.

Vi kom ut over Engelskbukta der Sarstangen stikker ut i Forlandssundet fra øst. Det var noe spredt is i sjøen, men det så ut til at vi ville få problemer med å finne et passe stort flak å lande på.

Tråleren med den skadede lå et stykke unna de andre to båtene. Den kunne ikke manøvrere på grunn av maskinhavariet. Fra en av de andre båtene kom melding om at de hadde funnet et isflak som de mente vi kunne lande på. De hadde gummibåt på vannet og lå inntil isflaket.

Jeg tenkte raskt over om vi burde ta på overlevelsedraktene. Under forholdene nå ville det imidlertid være nesten umulig å bevege seg og arbeide i dem. Og halvt påklede drakter er det verste av alt! Hvis du da går til sjøs fyller vannet drakten lenge før du har sjanse til å lukke den tett. Jeg valgte å la draktene bli ombord i helikopteret.

Isflaket var langt fra noen flat og enkel landingsplass. Snarere var det en sammenpakket masse av mindre ujevne flak, og i sprekkene lå det løssnø. Helikopteret satte seg nedpå, såvidt at landingsstellet berørte isen. Rotoren var igang.

Vi kom greit ut og over i gummibåten, og helikopteret lettet og satte kursen mot Ny-Ålesund for å avvente nærmere ordre. Vel ombord i kameratbåten begynte vi å gå mot reketråleren med den skadede. Den skulle ligge 10—15 minutter unna. Overfarten tok vel halvtimen. Det gikk for sakte fart på grunn av isen i sjøen, og det var en seig skorpe med nyis i tillegg.

En del av mannskapet kjente vi fra tidligere besøk på sykehuset i Longyearbyen. Noen hadde jeg også snakket med over radio når det var aktuelt med råd for medisinske problemer. De hadde for det meste fisket på nordkysten, men nå var de tvunget sydover til Kongsfjordrenna på grunn av isen nordpå. Ellers virket karene uventet tause. De hadde tydeligvis

snakket med reketråleren og visste at det sto dårlig til der ombord. Vi ante det nok også, selv om det ikke ble sagt direkte.

Den skadede lå på dørken i maskinrommet, og det var lite vi kunne gjøre. Vi kunne bare konstatere at her var det slutt forlengst. Han hadde fått deler av ventilen til en trykkluftflaske mot pannen med voldsom kraft. Det var heller ikke noe de kunne gjort for ham ombord. Det hadde sannsynligvis vært slutt en times tid før vi nådde frem.

Det er vanskelig og slitsomt å få en bære opp fra maskindørken på en slik reketråler. Helikopter-transport-båren som vi hadde med var til liten nytte. Heldigvis hadde de en gammel marine-transportbære ombord, en engelsk modell fra krigens dager. Den viste seg å være brukbar for den besværlige transporten. Først opp en smal og bratt leder, så dreining 90 grader og gjennom en smal jerdør inn til rekefabrikken på hoveddekket. Her måtte vi på tvers over transportbånd og maskiner til den andre siden. Så på ny opp en smal og bratt leder, en ny 90 graders dreining, og gjennom en ny smal jerdør ut til friluft på båtdekket.

Men vi hadde tid nok nå. Verre ville det vært med en skadet og sterkt blødende pasient, kanskje med intravenøs infusjon av veske samtidig! Skikkelig transport av syke og skadede er et nesten uløselig problem på slike fiskebåter. Om båtene er aldri så store og velutstyrte, så har ingen konstruktør eller skipsbygger tenkt på at det før eller siden vil bli aktuelt med bæretransport, fra nederste dørk til åpent dekk.

Kameratbåten hadde ligget ved skipssida og ventet. Vel ombord fikk vi over radio gitt beskjed til Longyearbyen sykehus at de kunne avbryte sin ekstraberedskap. Helikopteret i Ny-Ålesund fikk beskjed om at vi var på vei tilbake til landingsflaket.

Den andre kameratbåten hadde ligget ved landingsflaket og ventet. På veien over fikk vi en foruroligende melding fra den: Flaket hadde gått i oppløsning like etter at vi hadde forlatt det! Men de hadde funnet et nytt, som de mente helikopteret kunne bruke.

Da helikopteret nærmet seg ble vi to fra sykehuset med båren og en av mannskapet heist over rekka i gummibåten og låret ned på sjøen. Helikopteret prøvde seg ned på flaket. Det gikk greit, men rotoren måtte fortsatt gå for fullt. Flaket var mindre enn det forrige, men isen var et fastere. Vi krøp over på isen og drog båren med oss, mens rotoren sendte en sky av snø og små isbiter mot oss. Jeg visste at flyveren satt og stirret etter et fast punkt i alt det hvite. Han måtte ha et slikt synbart referansepunkt for å kunne holde helikopteret i ro de minuttene det tok oss å komme ombord med bære og utstyr.



Tilbaketuren gikk med samme kurs — men nå i motsatt retning. Været var det samme, stille, klart og fullmåne. Landing i Longyearbyen kl. 22.30, temmelig nøyaktig fire timer etter at vi hadde tatt av. Ambulansen sto klar, og på sykehuset ventet de som hadde vakt på å komme i gang. For det var fortsatt viktig arbeid som måtte gjøres, selv når liv ikke har latt seg berge.

Neste dag en kort «de-briefing» med helikopterflyveren. Det viste seg at han hadde hatt minst like dårlig samvittighet som jeg for at vi ikke hadde tatt på oss redningsdraktene da vi forlot helikopteret. Jeg så det som mitt ansvar, men mente fortsatt at det ville vært umulig å bevege seg på isflaket i slike tungvinte drakter. Derimot var vi skjønt enige om at vi skulle hatt på oss flytevester. De hang som fast utstyr i helikopteret, og her kunne vi dele ansvaret, flyveren og jeg.

Det at landingsflaket hadde løst seg opp i småbiter like etter at vi forlot det, hadde nok satt en støkk i noen hver av oss. Jeg måtte også ta ansvaret for at helikopteret ikke hadde fått beskjed direkte, da vi fikk meldingen om at det første flaket var gått i oppløsning. Straks det var klart at vi ikke kunne gjøre noe for den skadede var det ikke lenger noe som hastet. Som medisinsk ansvarlig skulle jeg da bedt skipperen gå de par timene inn mot Ny-Ålesund, eller eventuelt til fast iskant. Da kunne overføringen til helikopteret ha funnet sted uten noen dramatisk eller risiko. Det er feilene man lærer av.

### *Snøscooterulykken på Kongsbreen*

4. mai 1988. Den arktiske vår-vinteren var på sitt beste. Dag og natt flommet solen over hvite fjell og glitrende breer. Tiden var inne for langturer på Svalbard, snøscootersesong på godt og vondt.

Kl. 10.30 kom meldingen til sykehuset: Mann var falt i sprekke på Kongsbreen. To turister fra Oslo hadde kjørt snøscooter på breen. Den ene hadde kjørt i bresprekk ved 9.30 tiden. Den andre var kommet tilbake til Ny-Ålesund og hadde fått varslet om ulykken.

Et helikopter var allerede sendt avgårde med fire mann og utstyr, to mann fra redningstjenesten hos sysselmannen og to mann fra bregruppen til Røde Kors-hjelpekorps. Helikopter nr. 2 med medisinsk personell og ytterligere utstyr skulle avgårde snarest. Helikopteret var på annet oppdrag og man hadde hatt problemer med å få radiosamband.

En av våre operasjonssykepleiere hadde trening i bre-redning og var samtidig instruktør i hjelpekorps. Det hadde ikke vært plass til ham i det første helikopteret, og han og jeg gjorde oss raskt klare til utrykning. Med

det vanlige medisinske beredskapsutstyret kjørte vi ned til redningsstrålen hos sysselmannen, mens vakthavende kirurg og personalet ellers gjorde seg klare på sykehuset. Etter litt venting var helikopter nr. 2 klart med ytterligere utstyr, og vi kom avgårde litt etter kl. 11.30. Samtidig var Tromsø varslet. En spesiell beredningsgruppe derfra skulle komme med det ordinære SAS-flyet med ankomst Longyearbyen litt før kl. 15.00.

I klarvær og strålende solskinn gikk turen over den islagte fjorden med kurs rett over Sveabreen mot ulykkesstedet. Flyturen tok ca. 40 minutter.

Fra luften kunne vi se hvordan de hadde tatt av fra den vanlige scooterløypa og dreiet mot øst og nordover, — rett mot katastrofen i sprekkområdet ved brefronten. Fra luften kunne vi også ane konturene av bresprekker som var skjult under snøen, — sprekker man ikke ser når man kjører på breflaten.

Det andre helikopteret sto på breen ikke langt fra ulykkesstedet. Selv gjorde vi en svak sving vestover og landet på en langsgående morenestrøpe, 5—600 m unna. Det andre helikopteret hadde også først landet her, og forsiktig hadde mannskapet gått i tau mot ulykkesstedet. De hadde funnet frem til sikker landingsplass 60—70 m fra sprekken, og helikopteret med redningsutstyret hadde flyttet seg dit.

De hadde for lengst redningsmann i tau nede i bresprekken og den første beskjeden vi fikk etter landing var at de hadde hørt rop fra den skadede. Det var nesten utrolig at han hadde overlevet. Det var allerede gått tre timer siden han hadde falt ned, og det var åpenbart at han lå dypt nede.

Via Ny-Ålesund radio fikk vi gitt meldingen videre til Longyearbyen sykehus.

Scooteren var funnet fastklemt ca. 15 m nede i sprekken. Isveggen buet så mye lengre nede at man ikke kunne se redningsmannen, men man hadde stadig radiokontakt. Borte på moreneryggen kunne vi følge med i operasjonen via våre egne mobile WHF-sett, og vi hørte at redningsmannen ropte at han hadde funnet den skadede.

Standardlengden for redningstauene var 45 m. I det dunkle halvløst dypt nede hadde redningsmannen nådd nesten 40 m. Det var så trangt at han vanskelig kunne komme videre ned og luften var tung og ubehagelig. Da var det at han fikk øye på den skadede som lå klemt på en liten hylle. Han var helt dekket av snø og småis som hadde rast ned ovenfra. Bare øre nese og munn hadde han så vidt fått blåst bort sneen.

Den skadede var delvis klar og klaget over smerter i hofte regionen. Oppe hos oss fikk vi spørsmål om man skulle forsøke å gi smertestillerende før han ble heist opp. Bare en så enkel ting ville forsinke den videre

operasjonen betydelig. Så nedkjølt som han måtte være, ville en morfin-sprøyte vanskelig kunne gi noen virkning pga. den nedsatte blodsirkulasjonen. Slik forholdene var dypt nede i bresprekken, var det utenkelig å få ned bære, og mitt råd ble å forsøke å heise den skadede opp raskest mulig. Blodsirkulasjonen til hjernen ville bli forverret hos den skadede i vertikal stilling, men nedkjølingen var her en fordel. Akkurat som ved hjerteoperasjoner ville nedkjølingen redusere oxygenbehovet.

På et eller annet vis klarte redningsmannen det kunststykket å få festet sele under armene på den skadete. Det var så trangt at han bare kunne bøye seg sidelengs, og det var vanskelig å bruke mer enn en hånd. På radio kunne vi høre den skadede jamre seg, men turen opp gikk utrolig raskt. Fra der vi sto kunne vi se at pasienten kom opp og ble lagt på bære. Helikopteret var raskt i luften og satte seg ned et øyeblikk på moreneryggen hos oss. Sykepleieren og jeg hoppet ombord, og kursen ble lagt mot Longyearbyen.

Den skadede var bevisstløs og virket sterkt nedkjølet. Men han reagerte på sterkere stimuli og virket ikke håpløst fjern. Det forelå åpenbart en hodeskade foruten et brudd i hofteregionen, — sannsynligvis også en hjerneskade. Over radioen ble sykehuset i Longyearbyen orientert om situasjonen så langt.

I et lite helikopter er det nesten umulig å få utført inngrep som krever ro og nøyaktighet, for eksempel å skulle sette intravenøs væske på en sjokk-skadet og urolig pasient. Helikopteret rister og plassen er sterkt begrenset. Selv det å registrere blodtrykk og puls er besværlig, og en operativ blottlegging for infusjon ville tatt like lang tid som selve flyturen. Nedkjølingen var også fortsatt en fordel ved at den reduserte eventuell indre blødning.

Vi landet på Longyearbyen flyplass litt før kl. 14.00, og det var fortsatt nesten en time før bregruppen fra Tromsø ville komme med det ordinære ruteflyet. Vår egen bre- og beredskapsgruppe hadde løst oppgaven på en strålende måte.

På flyplassen stod ambulansen klar og pasient og sykepleier ble raskt overført. De ankom sykehuset litt over kl. 14.00 og personalet der kunne overta.

Selv kom jeg ti minutter senere med beredskapsutstyret i egen bil, og jeg hadde også med den skadedes turkamerat.

Operasjonsteamet var nå for lengst i gang med intravenøs væske-infusjon og blodtransfusjoner. Kroppstemperaturen hos pasienten var målt til omkring 30 grader. Den skadedes blodtype var vanskelig å klarlegge, og vi måtte benytte blodgivergruppe 0- Rh-. Tilgangen på denne generelle blodtypen var imidlertid meget begrenset ved sykehuset i Longyearbyen og

transport til fastlandet var nødvendig. Raskeste transport ville være å bruke det ordinære ruteflyet, — avgangen kunne eventuelt trekkes noe ut i tid.

Narkoselegen, som var medlem av breggruppen fra Tromsø, representerte et velkomment tilskudd til sykehusstaben. Han kunne også følge pasienten sammen med sykepleier. Etter råd fra nevrokirurg i Tromsø gikk man allikevel noe videre med den operative behandlingen ved Longyearbyen sykehus. Ruteflyet ble derfor klarert for avgang med ubetydelig forsinkelse, og ambulansefly ble rekvirert fra fastlandet. Avgang Tromsø var beregnet til kl. 17.00, og den endelig avgangen fra Longyearbyen skjedde ca. kl. 20.00.

Etter en omfattende kirurgisk behandling ved Regionsykehuset i Tromsø stabiliserte situasjonen seg for pasienten de nærmeste dagene. Som hjemmehørende i Oslo ble han overflyttet til Ullevål sykehus. En uke tid senere oppsto akutte komplikasjoner. Tross intens medisinsk innsats døde pasienten ca. 2 uker etter ulykken på Kongsbreen.

### *Brannen i gruve 7*

25.4.88. Våren var på vei med mildvær og snøsmelting. På sykehuset var ferieavviklingen såvidt startet med ankomst av de første sommervikarene.

Det var grått, men fullt dagslys da katastrofealarmen gikk kl. 03.05: Brann i gruve 7!

I løpet av 10—15 minutter var sykehuspersonalet på plass eller hadde meldt seg pr. telefon. I gruva ønsket man å ha medisinsk personell tilstede. Narkosesykepleier, operasjonssykepleier og lege dro inn med det vanlige katastrofeutstyret for å opprette beredskapsstasjon i daganlegget, men kl. 04.15 kunne de gi en beroligende tilbakemelding til sykehuset: Ingen var innestengt i gruva og der var ingen skadede.

Det hadde ikke vært arbeidet i gruva i helgen. Bare sikringsmannskapene hadde gått sine faste kontrollrunder med gassmåling før dagskiftet skulle starte mandag morgen. Ved halv tre tiden om natten hadde de merket brannrøyk dypt inne i gruva, og brannalarmen var satt i gang umiddelbart. Brannen var blitt lokalisert til et sted i nærheten av hovedstollen, ikke så langt unna strossa der den helmekaniserte trommel-kutte-maskinen nå produserte mer kull en noengang før. Slukningsarbeidet var i gang og situasjonen var oppfattet som noenlunde under kontroll.

Så sent på året hadde det også begynt å sige inn smeltevann fra breene på fjellet over det sentrale gruveområdet. Ved vanlig drift ble dette vannet brukt til støvdemping når produksjonsmaskinene var i sving. Ellers ble det

pumpet ut av gruva, men kunne nå brukes til brannslukningen. I de kaldeste vintermånedene stoppet dette innsiget, og da måtte man transportere vann med tankvogn og pumpe det i rør inn i gruva for støvdemping på maskinene.

På sykehuset kunne beredskapen trappes ned. Resten av natten forløp stille og rolig, og den vanlige dagrutinen startet på sykehuset kl. 08.30.

Men ved ti-tiden gikk alarmen på ny. Brannen var alvorligere enn man først hadde regnet med. Store mannskapsstyrker med røykdykkere var nødvendig. Brannen hadde oppstått bak en oppmurt vegg i et område som tidligere var drevet ut. Men store kullmengder stor igjen i form av støttepilarer, og der var påvist åpen flamme i et større område. Heten var intens og røyken lå tett. Brannmannskapene måtte jobbe med maske og røykdykkingsapparater, og det kunne når som helst oppstå alvorlige situasjoner.

Litt før kl. 14.00 kom meldingen: Stort blokkfall i brannområdet — to mann skadet. De samme tre fra sykehuset dro på ny innover til beredskapsstasjonen i daganlegget, mens det på sykehuset ble gjort klart til å ta imot de skadede. Kl. 14.30 kom så meldingen om at den første av de skadede var på vei ut av gruva.

Under slukningsarbeidet hadde nok brannmannskapenes innsats gått noe ut over sikkerhetsgrensen, og brennvarme steinblokker hadde rast ned over dem.

Det hadde vært vanskelig nok å drive brannslukking med maske og røykdykkerutstyr i trange gruveganger. Men nå gjaldt det å få løs de to kameratene så fort som mulig, koste hva det koste ville. Ut etter sikringsutstyr for oppstempling av farlig heng, inn igjen i heten og røyken med jekk og spett for å få løftet opp steinblokkene som låste kameratene inne. Den ene av de skadede var blitt klemt sammen mens han satt. Den andre, en kraftig kar fra Island, hadde fått en kjempeblokk over brystet og venstre side. Med den frie høyrehånden hadde han allikevel klart å styre vannstrålen mot de fresende varme steinblokkene som holdt ham i sitt jerngrep. Røykdykkerapparatet på ryggen hadde tatt av en del for trykket mot brystet, mens steinene brente intenst mot venstre arm og legg.

Et lite lyspunkt i situasjonen var det at ventilasjonen i gruva ga et smalt belte med noenlunde frisk luft nederst mot liggen. Her kunne redningsmannskapene såvidt jobbe uten maske, mens de øvre tre fjerdedeler i gruvegangen var tett av stikkende røyk.

Man hadde først fått løs han som var klemt sammen i sittende stilling. Da han ankom til sykehuset ved 15.00-tiden ble det raskt klart at han hadde et sannsynlig brudd i ryggen, men det var ingen lammelse eller andre

tegn til skade av nervene fra ryggmargen. Brannskadene på venstre legg og fot ga større grunn til bekymring i første omgang. Smertestillende behandling, nedkjøling av brannskaden og infusjon av væske var mest påkrevet.

Samtidig var fire av redningsmannskapene ankommet sykehuset. De var medtatte av påkjeningen fra røyken og varmen, og de ble alle innlagt for observasjon. Gass- og røykforgiftning kan gi akutte lungekomplikasjoner med pustevansker flere timer etter selve påkjeningen.

Litt etter kl. 15.00 kom meldingen fra gruva om at også den andre av de skadede var på vei ut med skader i brystet og hodet. Ved ankomsten en halv time senere virket han medtatt. Han hadde store smerter og pustevansker. Etter at han var kommet mer til ro og hadde fått smertestillende midler, rettet respirasjonen seg en del. Hodeskaden virket ikke altfor alvorlig, men brannskadene av venstre hånd, legg og fot var store og dype.

Det var klart at rask transport til fastlandet var nødvendig, og ambulansflyet ble rekvirert. Fra Tromsø ble det meldt om beregnet ankomst ca. kl. 20.00.

Ytterligere to av redningsmannskapene, som hadde vært sterkt utsatt for røyken og branngassene under redningsaksjonen, ble innlagt til observasjon. Etterhvert ankom også stadig flere av røykdykkerne som hadde vært i aksjon, men som ikke var spesielt påvirket. Etter to-timers innsats, med røykdykkingsapparat skulle de etter reglementet ha medisinsk kontroll. Mens vi var mest opptatt med de to alvorlig brannskadede måtte disse bare vente.

Nyrefunksjonen hos den sterkeste skadede viste en tid tegn på mulig sviikt, men den bedret seg etterhvert. Respirasjonen var også lettere selv om ansiktsfarven fortsatt var noe blålig. Dette skyldtes mer det langvarige presset mot brystkassen med sterk økning av trykket i venesystemet.

Utover kvelden gikk arbeidet på sykehuset roligere, og vi kunne ta rutinekontrollen på de av redningsmannskapene som hadde måttet vente. Mer bry var det med to journalister som plutselig og uventet hadde dukket opp inne på sykehuset. Ingen skjønnte egentlig hvor de var kommet fra, før det ble åpenbart at de hadde klart å presse seg med ambulansflyet fra Tromsø. Det var nesten slik at vi kunne mistenke dem for å ha vært årsaken til at flyet var blitt en time forsinket i forhold til første melding.

Vi prøvde lengst mulig å skjerme de innlagte pasientene mot de nærgående journalistene. Tre av redningsmannskapene, som fortsatt lå inne til observasjon, hadde imidlertid gått med på et intervju. Det skulle de få angre på, da de etter noen dager kunne lese reportasjen!

Ved 22.00-tiden var pasient nr. to på vei ut til flyplassen, og ambulans e-

flyet kunne ta av for Tromsø litt senere. På sykehuset kunne vi slippe av, bare oppryddingen sto igjen.

Noen dager senere hadde jeg anledning til å se skadestedet i gruva. Det brant fortsatt like i nærheten, og man hadde gitt opp å slukke brannen direkte. Istedet var man igang med å mure inn hele brannområdet for å kunne sette det under vann.

En ukes tid senere raste hele området der vi nylig hadde inspisert skadestedet. Innmuringen og påfyllingen av vann var et møysommelig langvarig arbeid som gikk over mange uker. Redningskorpset måtte hele tiden arbeide med fullt røykdykkerutstyr på grunn av heten, røyken og branngassene.

Den medisinske oppfølgingen av røykdykkerne var lagt opp i samarbeid med arbeidstilsynet med kontroll av lungefunksjon, oksygen og kull-monoksyd-nivå. Spesiallege fra lungeavdelingen i Harstad var engasjert, og spesialutstyr for kontinuerlige gassmålinger i gruva var montert.

Tidlig i juli var situasjonen under kontroll i gruva, og redningsmannskapene kunne begynne avviklingen av en vel fortjent sommerferie. Ut på høsten en gang, da brannområdet hadde stått under vann i tre måneder, skulle man begynne å pumpe vannet ut igjen. Man kunne bare håpe at brannen da var slukket, for ingenting kunne sies med sikkerhet. Utenlandske eksperter hadde hevdet at ingen noensinne hadde klart å slukke en brann i en kullgruve. I beste fall kunne man mure den inne, men varmen ville alltid ulme så lenge det var kull tilstede.

Da vannet ble pumpet ut viste det seg at brannen virkelig var slukket, — en velfortjent triumf for gruvefolket og SNSK etter mange ukers intens innsats. Og i dag er gruve 7 igjen i drift.

# Uhell med atomdrevne ubåter i våre nordlige farvann

Av Johan Baarli\*

I 1989 fikk Statens institutt for strålehygiene befatning med tre uhell med atomdrevne ubåter i de nordlige farvann. Alle tre tilhørte Sovjetunionen. I det følgende skal disse uhellene kort omtales:

1. Den første ulykken skjedde den 7. april da en sovjetisk atomdrevet ubåt, *Komsomolets*, på vei mot Murmansk sank i Norskehavet ca. 250 km SSW av Bjørnøya. 42 av mannskapet mistet livet i tragedien. Grunnen til ulykken var brann som ble slukket. Den oppstod i styresystemet for ubåtens pumper, men førte til at båten tok inn vann og sank i løpet av kort tid.

Atomreaktoren om bord var av konvensjonell type med svakt anriket uran som brensel og med vannkjøling. Etter opplysninger fra russisk hold ble reaktoren stanset før den sank.

Instituttet fikk tilsendt vannprøver fra området hvor forliset fant sted, og etter analyser var det ikke mulig å påvise radioaktive forurensninger som skrev seg fra ubåtens reaktor. Det gjaldt først overflatevannprøver tatt 9. april 1989 i posisjon 73° 44' og 73°49,7'N, 13°13,3'E. Heller ikke var det mulig å påvise radioaktiv luftforurensning fra stryketester på overflaten av et Orion fly som hadde kretset over området under ulykken.

Det ble også tatt vannprøver i nærheten av den sunkne ubåten på ca. 1650 m dyp. Heller ikke disse prøvene viste tegn til radioaktive stoffer fra ubåten.

De russiske myndigheter meldte også om slike negative funn i mai 1989.

Dersom ubåten blir hevet vil instituttet måtte engasjere seg i en kontroll av eventuell radioaktiv lekkasje fra vraket.

2. Det andre uhellet i 1989 skjedde 26. juni kl. 4.30 Moskva tid 350 km sør for Bjørnøya. En atomdrevet ubåt som tilhørte nordflåten måtte

\* Johan Baarli er direktør ved Statens institutt for strålehygiene.



stenge av reaktoren på grunn av lekkasje i den primære kjølekreten. Båten gikk til Murmansk for egen hjelp ved bruk av hjelpe motorene. Instituttet gjennomførte en rekke kontrollmålinger av vann- og luftprøver. Fra disse kunne det ikke utelukkes meget små utslipp av I-131 (halveringstid 8 dg). Det ble målt konsentrasjoner på 0,020 Bq/kg sjøvann. I luftprøver ble det også påvist meget små mengder I-131, ca. 45  $\mu\text{Bq}/\text{m}^3$  luft i perioden 2. juni til 2. juli 1989. Dette er på grensen til det påvisbare og behøver nødvendigvis ikke å stamme fra dette ubåtuhellet.

3. Det tredje uhellet fant sted 16. juli da en sovjetisk atomdrevet ubåt utførte øvelsesoppgaver i Barentshavet. Også i dette tilfellet gjorde instituttet målinger og analyser uten å kunne påvise radioaktivitet utover det som naturlig skulle finnes i prøvene. I dette tilfellet var det mindre sannsynlig at det var unormalt med reaktoren, selv om ubåten returnerte til basen i Murmansk ved hjelp av dieselaggregatene.

# Blant hvalross på Edgeøya

*Av Ian Gjertz*

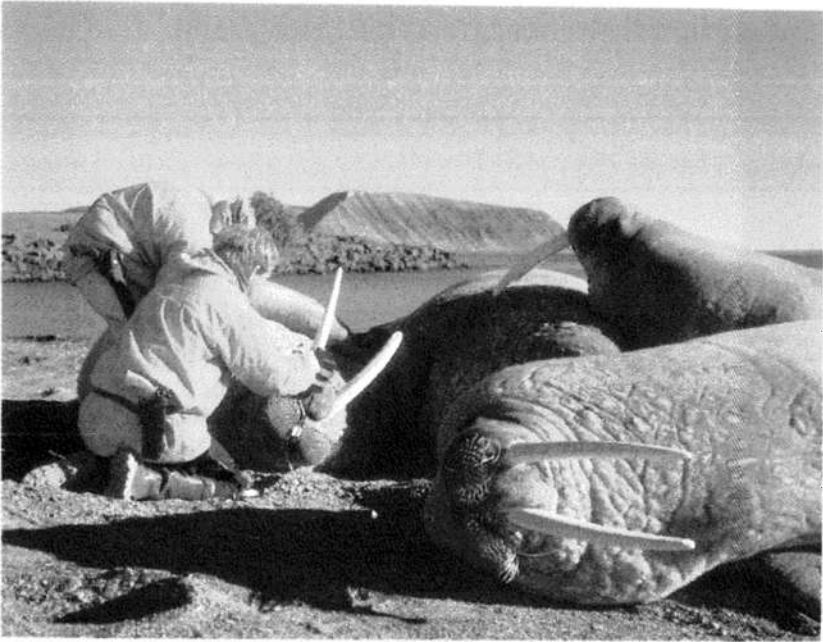
Hår i suppen. Ja ikke bokstavelig, men følelsen av å bli oppfattet som et. Akkurat slik følte jeg meg der jeg krøp fremover. Hver bevegelse ble iakt tatt av skeptiske, men fryktesløse øyne. Det var ingen aggressivitet å spore, bare en smule nysgjerrighet og en hel masse skepsis.

Hvalrossen hadde liten grunn til å frykte meg. Jeg var, med mine drøye åtti kilo, knapt større enn en nyfødt hvalrosskalv. Ved en tidligere anledning hadde jeg observert hvorledes en stor hvalrossokse valgte å ignorere en velvoksen isbjørn som stod bare ti meter unna. Den fantes ikke redd for bjørnen. Hvorfor skulle den så frykte meg? Tross alt er hvalrossen med sine 1500 kg den desidert største av selene våre. Ikke nok med det, den er, med unntak av hvalene, det overlegent største dyret i den norske fauna.

Rett nok anses biologer ofte for å være litt sære, men hvorfor krype bort til et dyr som uten nevneverdig anstrengelse kan gjøre kort prosess med en? Bakgrunnen må man helt tilbake til 1607 for å finne. Det var nemlig da Henry Hudson oppdaget at det fantes enorme mengder hvalross ved det som idag kalles Svalbard. Etter 350 år med nedslakting av disse dyrene var det knapt noen igjen ved Svalbard da de endelig ble fredet i 1952. Siden da har hvalrossen vært betraktet som en sjeldenhet, og kun unntaksvis blitt observert i sitt tidligere utbredelsesområde.

I 1980-årene begynte vi å ane at hvalrossbestanden nok var i ferd med å ta seg opp. Ved et par tilfeller ble det observert flokker på inntil 500 dyr, men dette var riktignok i de mest øde og utilgjengelig deler av øygruppen. Fordi vår hvalrossbestand ennå er liten og vanskelig tilgjengelig kjenner vi nesten ingenting til disse dyrene og deres levevis. Spør noen hvor mange hvalross vi har, får de gjerne til svar at det sannsynligvis er omtrent ett tusen, men svaret er nok delvis tatt ut av luften. Vi vet faktisk ikke om vi har en egen Svalbardbestand, eller om dette er dyr som vi har felles med Frans Josef Land og/eller Grønland.

Siden fredningen har hvalrossene fått være i fred ved Svalbard, men dette er i ferd med å forandre seg. Menneskelig virksomhet har økt i det som tidligere var uberørt villmark. Turisme, fiske og oljeindustri er alle



*Arbeid med en bedøvet hvalross. De andre fulgte nysgjerrig med.*

virksomheter som vil kunne få betydning for hvalrossene. Derfor ønsker man å skaffe opplysninger om disse dyrene slik at de kan forvaltes på en best mulig måte i fremtiden. Som et lite ledd i dette arbeidet krøp jeg rundt sammen med hvalrossene på en øde strand på Edgeøya.

Hensikten var å bedøve en hvalross for å kunne sette på den en radiosender. Senderen ville, via satelitt, gi informasjon om det merkede dyrets vandringer. Dette vil forhåpentlig være en hjelp til å avklare om vi har en egen hvalrossbestand ved Svalbard. Tilsvarende radiomarkering foregår flere steder i Arktis, men metoden er fortsatt på forsøksstadiet. Hovedproblemet er å lage en sender som er så robust at ikke hvalrossen ødelegger den. Senderen må nemlig festes til en av støttene som utsettes for utrolige påkjenninger når dyrene slåss eller bruker tennene som ispiger. Påkjenningen er selvfølgelig også stor når hvalrossene roter opp sjøbunnen for å finne skjell.

Selve bedøvelsen forløp udramatisk. Dyret som var utsett til bedøvelsen sov tungt, og bare en svak rykking i huden viste at det merket at det fikk et

stikk. Hvalrosshud er utrolig sterk, den ble tidligere blant annet brukt til å lage skipsrep og dekk til sykler og kjerrer. Kanylen hadde likevel ingen problemer med å trenge gjennom og inn til muskelen.

Riktignok ble sprøyten satt ved hjelp av en 2 m lang stang, men den var likevel ikke lengre enn at det nærmest føltes som å ligge under kjempene.

Mens jeg lå og ventet på at bedøvelsen skulle virke var det nok av tid til å minnes mange av de gamle anekdotene om hvorledes hvalross rev småbåter, ja selv isbjørn, til småbiter. Kjempeselene rundt meg var så avslappet at det var vanskelig å fatte at de kunne være både kjappe og aggressive. En inuit (eskimo) jeg engang snakket med fortalte at han under hvalrossjakt hadde harpunert en kalv. Som blåse festet til harpunline brukte han et solid 40 liters bensinfat. Hvalrosskua kom kalven til hjelp, tok fatet mellom fremsveivene og klemte det flatt. Det var betryggende at det kun var oksker her.

Hvalrossene sjarmerte meg. Det var riktig trivelig å observere deres oppførsel. De er tydeligvis eksperter i å kose seg. Spesielt merker man seg at det er gjevest å ligge midt i flokken. Alle ligger og skubber og forsøker å komme seg dit. Resultatet er at dyrene ligger i en haug og snorker. Det er utrolig hvilke lyder de får frem. Hadde mennesker frembrakt slike lyder burde de ha levert nabovarsel først.

Etter en snau halvtime var det tydelig at bedøvelsen hadde virket og vi kunne sette igang med å feste senderen. Det var forholdsvis fort gjort. Det eneste uforutsette med påmonteringen var tilskuerne. De andre hvalrossene valgte nemlig å følge arbeidet fra kloss hold. Jeg formoder at de følte det betryggende at den vi arbeidet med ikke reagerte. I hvert fall fulgte de nøye med uten å være nærgående.

Etter at arbeidet var avsluttet, ble flokken liggende inntil neste dag. Da slepte dyrene seg møysommelig ned til stranden og la på svøm. Vi var svært spente på om den merkede hvalrossen ville gi langvarige og verdifulle data, men denne første merkingen på Svalbard ble dessverre ingen ubetinget suksess. I åtte dager fikk vi sendinger fra dyret, men så ble det taust. Omtrent en måned etter merkingen dukket den merkede hvalrossen igjen opp på merkeklassen, men da var senderen vekk!

# Lønn som fortjent

*Av Ian Gjertz*

Borgere av Arktis har mye til felles, ikke minst humør og rettferdighetssans. Derfor tror jeg følgende sannferdige anekdote fra Cambridge Bay, Canada, vil gå hjem hos de fleste.

Stedet skiller seg ikke nevneverdig fra andre. Veiene er uasfalterte, humpete og yrer av to-taktertrafikk. Vann- og kloakkledninger mangler, vann leveres til husstandene med tankvogn. Hvert hus har separat septiktank på ytterveggen. Tanken tømmes ved hjelp av høytrykkbiler. Innbyggerne består for det meste av folk hjemmehørende i distriktet, men der er også en del innflyttere, vesentlig offentlig ansatte. Stedets politioffiser tilhører sistnevnte kategori.

Offiseren hadde lenge herset med innbyggerne, inuit (eskimo) som hvit. Alle fryktet hans vrede og derfor turde ingen ta igjen, hvilket medførte at han bare ble verre. Et sted går dog grensen, og Nemesis hadde en ubehagelig overraskelse i vente til ham. En dag trakasserte politioffiseren tydeligvis feil type. Den som fikk unngjelde for hans humørsyke var stedets septikjører, Jimmy.

Etter en tid var det offiserens tur til å få tømt septik. Tankbilen var nesten full og offiserens hus siste stopp før bilen skulle ned til stranden og tømmes. Hva som skjedde da Jimmy stilte opp ved huset vet jeg ikke, men resultatet var at bilen gjorde det motsatte av å tømme husets septiktank. Med høytrykk ble bilens tank tvert imot tømt inn i husets anlegg. Trykket var så sterkt at toalettet i huset ble revet av festet og skutt delvis gjennom taket. Septik under høyt trykk trengte inn i alle husets krinkler og kroker, og skaden var så total at huset ble kondemnert. Det ble aldri bevist at Jimmy reverserte pumpene med vilje. Folk i Cambridge Bay godtet seg over hendelsen, mens politioffiseren foretrakk å flytte.



# Blod og tyttebær

*Av Ole Andreas Bjørnsvik*

I 1946 var det en broget blanding av personer som kom til Longyearbyen for å tjene raske penger. Den lave skatten fristet en del.

Her er en historie jeg opplevde natt til første juledag i 1946. Det skjedde på Stormessa i Sverdrupbyen. På messa bodde og regjerte stuerten. Han hadde sent julaften kommet i en skikkelig krangel med en av arbeiderne. Resultatet av denne krangelen ble at stuerten tok et godt tak i nakken og ræva til denne fyren og kastet ham ut. Her havnet fyren nokså ublidt på det harde holkeføret, og han skadet ryggen så han måtte på sykehuset.

Jungeltelegrafan i Longyearbyen var allerede den gang meget effektiv, og snart hadde de andre arbeiderne fått høre om hendelsen. En plan ble raskt utarbeidet og vedtatt: Stuerten skulle bankes opp.

Stuerten bodde på messa i annen etasje der serveringsdamene på messa også bodde. Denne stuerten var ikke noen sint type. Han var egentlig en rund og trivelig kar, men han var blitt fly forbannet på all pågangen på messa av karer som ville opp til serveringsdamene. Stuerten hadde selv en dame der som var ettertraktet. Muligens var han selv noe engstelig for at dama hans skulle bli flirtet med. Det var mange kjekke, spreke karer som lå frampå. Og her måtte en virkelig ligge frampå for det var bare 20—30 damer som var ledige på torget for 600 til 700 mannfolk.

Jeg var den gangen i ordensvernet så jeg ble budsendt. Klokken to om natten ble jeg vekket med den hyggelige beskjeden: «Det er storslagsmål i annen etasje på Stormessa. Det er 40—50 mann der.» Jeg spurte om alle slåss og fikk til svar: «En del bare brøler og bruker kjeft, for de har vanskeligheter med å stå på beina.»

Da jeg kom ned på Stormessa, hørte jeg noen mystiske lyder inne på proviantlageret. Vinduet stor på gløtt, og dette forundret meg en del.

Jeg banket på hos nattkokken for å komme inn på lageret. Han kom og lukket opp, og jeg sa til ham: «Vi må se etter der inne. Det må være noen der.» «Det er folk overalt,» sa kokken, «men inn der får du ikke meg.» Kokken hadde forøvrig nok å stille med på kjøkkenet, så han gikk inn der for å passe på sitt.

Jeg slo på lyset. Det var et underlig syn som møtte meg da jeg kikket meg rundt. Nå må jeg fortelle at den gang fikk vi om høsten sendt opp tyttebær til Longyearbyen i 300 liters fat. Tyttebæra var bare blandet med vann, men det var en bra måte å oppbevare dem på. Et slikt fat som var åpnet og tatt litt av, stod under det åpne vinduet. Oppe i dette fatet svømte, eller skal vi si, plasket en liten kar. Han hørtes temmelig ilter ut, og hadde øyensynlig ikke noe annet ønske enn å komme ut av elendigheten. Han gurglet tyttebær.

Jeg huket tak i ham og drog ham opp på kanten av fatet og lot ham bli der en stund, til det meste av tyttebæra og tyttebærvannet hadde rennet av ham. Til slutt fikk jeg ham ned fra fatet og på gulvet. Jeg vil ikke gjøre noe forsøk på å beskrive det svaiende og røddryppende vesenet som stod foran meg. Slikt må oppleves eller sees på en Chaplin-film.





Etterpå fikk jeg vite at kokken hadde låst døra for denne karen, som absolutt ville være med på slagsmålet. Da han ikke kom inn døra, hadde han sett vinduet stå på gløtt, festet med en hempe og en tråd som holdt det passe åpent. Tråden hadde han slitt av og dermed fått åpnet vinduet helt. For å komme videre måtte han over det åpne tyttebærfatet. Med mange juledrammer innabords sviktet balansen, og dermed plasket han ned i fatet med tyttebæra.

Karen måtte, mente jeg, på badet for å spyles, men da måtte jeg få ham transportert gjennom kjøkkenet. Noen annen vei var det ikke. På kjøkkenet arbeidet kokken sammen med et par av serveringsdamene. Da han fikk se hva jeg kom tauende med satte han opp et forskremt ansikt og skrek ut: «Få ham på sykehuset. Han blør seg ihjel.» Tyttebærmannen svarte: «Æ skal piskadausen ikkje på nåkka sykhuss — Æ ska opp te karan og slåss. Dem treng mæ.»

Sammen fikk vi overtalt ham til å bade, etterat kokken forstod hva all denne rødfargen kom fra. Ute var det kaldt, minst 20 kuldegrader, så tyttebæra sammen med klærne ville fryse fast på kroppen. Vi fikk noe tørt på ham og transporterte ham dit han hørte hjemme. Han gikk glipp av slagsmålet.

På sykehuset var det nok å gjøre den natta. Både sår og frostskeer måtte helbredes, men ingen hadde fått store skader.

Da det hele hadde roet seg ned og han var kommet til seg selv, spurte jeg ham hvorledes det hele hadde gått til. Men svaret var kort og godt: «Æ huske ingen ting. Æ veit ikkje om æ har vært oppe i tyttebæra en gang».

Med stuerten gikk det ikke så bra. Karene hadde klart å banke ham opp. Det gikk noen dager før han viste seg offentlig. Han hadde fått seg to ordentlige blåveiser og var ellers blitt bra mørbanka.

Men tyttebæra — hvorledes gikk det med den? Jo, de ble som vanlig silt fra vannet og laget røre tyttebær av. Disse ble alltid spist med den beste appetitt. Røre tyttebær var svært populært, og det var beste pålegget vi hadde søndagskvelden i Longyearbyen i 1946. At en av karene hadde badet i et av fatene var det ingen som merket noe til.

# Nye posthus på Svalbard

## *Hornsund*

Sysselmannsbetjent Alf Konradsen åpnet den 1. februar 1990 et brevhus i Hornsund. Det har stemplet



9177 HORNSUND 77°00'N

og er utstyrt med en tegning av en alkekonge. Brevhuset holder til i et lite rom i den polske forskningsstasjonen. Den første bestyreren ble radiooperatøren ved forskningsstasjonen, Stanislaw Brykcynski.

Første dagen blir høyst sannsynlig den travleste dagen i dette brevhusets historie. Bortimot fire tusen brev lå klare til stempeling. Filatelister fra alle verdens kanter hadde sendt konvolutter for å få førstedagsstempel. Mange av filatelistene trodde det dreide seg om et polsk postkontor og hadde frankert med polske frimerker.

## *Barentsburg*

Sysselmann Leif Eldring åpnet den 3. april 1990 et brevhus i den russiske bosetning Barentsburg. Til stede ved åpningen var blant andre den russiske konsul Andrej Pavlovitsj Romanov. Det har fått stemplet



9178 BARENTSBURG 78°3'N

og er utstyrt med en tegning av en rype. Den første brevhusbestyrer her ble Nikolai I. Skvortsov.

## Pyramiden

Den 4. april var Sysselmannen og åpnet et brevhus i den russiske bosetning Pyramiden. Det har stemplet



9179 PYRAMIDEN 78°39'N

og er utstyrt med en tegning av en hvithval (kvitfisk). Den første brevhusbestyrer ble Serej Mandrykin.

Interessen fra filatelistene var ikke mindre her ved åpningen av brevhusene i de russiske bosetningene enn den var i Hornsund. Bortimot ti tusen konvolutter fikk førstedagsstempel.

Forhandlingene om opprettelsen av brevhusene i de to russiske bosetningene startet i 1977 med spørsmål fra russerne om å få bruke norske datostempler på sine postforsendelser. Dette kunne ikke godtas ettersom Postverket har monopol på all postformidling i Norge. Brevhusene måtte bli norske. Først den 1. februar 1990 ble avtalene undertegnet av postmesteren i Longyearbyen Finn Pedersen og fullmektig Nikolai Skvortsov ved det russiske selskap Trust Arktikugol.

Avtalene medfører blant annet at all post fra de russiske bosetningene skal ha norske frimerker og norsk datostempel. Trust Arktikugol ansetter selv brevhusbestyrerne, men postmesteren i Longyearbyen skal inspisere driften av brevhusene. Lønnen til de ansatte blir regnet ut etter norsk lønnsregulativ og tilsvarende normer i Longyearbyen.

Åpningen av brevhusene bedrer postgangen til og fra de russiske bosetningene betydelig. Tidligere var det post med fly fra Murmansk via Longyearbyen hver 14. dag. Nå vil post bli transportert til og fra de nye brevhusene med helikopter minst en gang i uken og blir videresendt med fly fra Longyearbyen.

Et problem ved posthusene i de russiske bosetningene er at russerne har lite valuta å kjøpe frimerker for.

# Flyulykken på Svalbard lufthavn oktober 1986

*Av Odd Lønø*

Den 10. oktober 1986 kl. 15.20 startet et 6-seters Cessna fly eiet av Antartex A/S, Trondheim, fra rullebanen i Longyearbyen. Ombord var foruten flygeren, fem kvinnelige passasjerer. Planen var å fly til Ny-Ålesund hvor passasjerene skulle delta i en tilstelning arrangert av Velferden. De fem var en del av en gruppe på ni personer fra Svea. Flyet skulle etter avtale komme tilbake umiddelbart og hente de fire siste.

Flyhavarikommisjonens rapport av september 1989 uttaler om hendelsesforløpet:

Etter oppstart ble flyet observert å taxee ut på banen og ned til DME-hytta, hvilket ga 2/3 av banens lengde for avgang på bane 10. Flyet påbegynte deretter «take off» og syntes å akselerere normalt til «lift off». Umiddelbart etter «lift off» ble flyet av flere vitner observert å stige kraftig for så å flate ut. Deretter ble en svak videre stigning initiert. Derpå, i ca. 200 fot høyde, gikk flyet inn i en venstresving, d.v.s. en sving mot nord-nordvest, hvilket anses normalt for videre flyging mot Ny-Ålesund. Enkelte vitner mener imidlertid at denne svingen ble påbegynt uvanlig tidlig. Like etter at nevnte sving ble påbegynt, observerte flere av vitnene at flyet «vippet» med vingen, og oppfattet dette som unormalt. Flyet ble deretter observert raskt å tape høyde, for så å forsvinne i retning kullhaugen i utskipningshavna. Flyet traff en av kullhaugene og ble slynget ca. 180° rundt, slik at nesen pekte motsatt av opprinnelig fartsretning. Skroget og vinger ble ved anslaget mot kullhaugene og bakken brutt opp i flere deler og tok umiddelbart fyr.

Det kom straks brannbil og redningsmannskaper til ulykkesstedet. Flyet var totalvrak. Alle seks i flyet, unntatt en, ble drept momentant. Den ene som levde da hjelp kom til, var slynget ut av flyet da det tok bakken. Den skadede ble brakt til sykehuset, men livet stod ikke til å redde på grunn av store brannskader.

De omkomne var: Bodil Hesselberg, Anette Rønnestad, Åse Marie

Lavold, Peggy Agdis Tjelta, Lisbeth Munkvold og flygeren Rune Alvestad Hermansen.

Flyhavarikommisjonen uttaler om årsaken til ulykken:

Under venstresving etter avgang fra bane 10 Svalbard lufthavn, mistet flyet brått høyde og kolliderte med bakken i nær horisontal stilling, men med meget stor gjennomsynkning. Den høye gjennomsynkningen ved anslag indikerer full utsteiling.

Medvirkende til tap av løft kan ha vært:

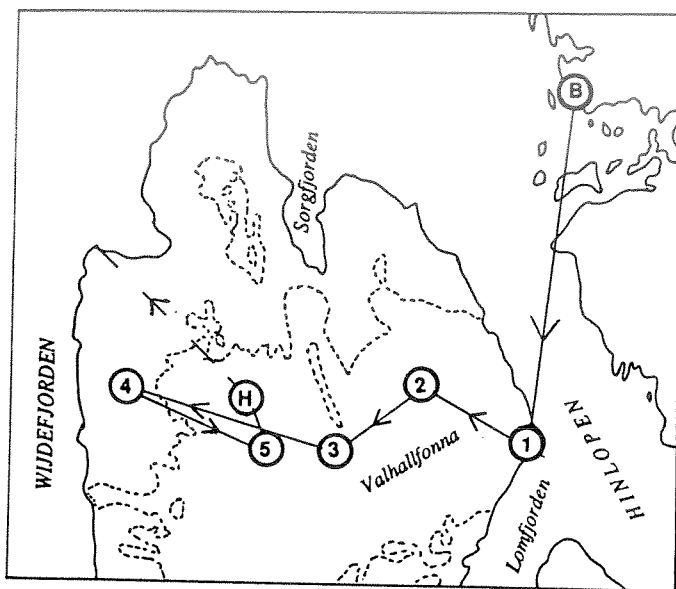
- den aktuelle vind fra 145° og 16—20 knop, som fra å være en motvindskomponent under avgang gikk over til en medvindskomponent under svingen til venstre (windshear).
- mulig rimis og/eller kullstøv på vinger og kontrollflater.

Flyets overvekt på ca. 84 kg, tyngdepunkts plassering nær bakre grense samt høyderorstrim i nøytral posisjon, kan i tillegg ha vanskeliggjort kontroll av flyet.

## Helikopterulykken på Åsgårdfonna, Svalbard, august 1987

*Av Odd Lønø*

Den 22. august 1987 tok et helikopter av fra Kinnvika på Nord-Austlandet. Ombord var det en flyger, en mekaniker og to passasjerer. Helikopteret var fra Helikoptertjeneste A/S, Kinsarvik, og var leid av Statens Kartverk for å transportere to landmålere rundt i terrenget. Denne dagen var oppdraget å fly over Hinlopenstretet og utføre tyngdemålinger på halvøya mellom Hinlopen og Wijdefjorden. Kartskissen viser flyruten og de fire punktene som helikopteret var nede på før ulykken skjedde. På disse fire punktene i terrenget ble utstyret tatt ut av flyet og målinger ble utført før det fløy videre. Fra punkt fire fløy helikopteret mot punkt fem, som lå på breen Åsgårdfonna i en høyde av ca. 600 meter. Åsgårdfonna grenser her nord til Valhallfonna.



Flyhavarikommisjonens rapport av september 1989 uttaler blant annet om hendelsesforløpet:

Forutsetningen var nå at det skulle foretas måling ved punkt. 5. Da helikopteret passerte dette punktet ble det droppet en sort sandsekk for å markere og gi referanse på landingsstedet, og det ble fløyet en dråpeformet høyresving for deretter å returnere og krysse kurslinjen hvor sekken ble droppet. Da helikopteret krysset denne linjen, var besetningen ikke i stand til å se sekken. Dette indikerte at det måtte ligge et lavt tåkesør over breen som gjorde bakkereferanse og landing umulig. Fartøysjefen la deretter opp en kurs på  $310^\circ$  for å fly i retning Mosselbukta. Det var generell god sikt i området og fartøysjefen hadde gode visuelle referanser og markert horisont både til siden og framover. Fartøysjefen hadde siktepunkt mot Bangenhuk ved Mosselbukta. Han la opp til en flygebane med liten gjennomsynkning, som gikk skrått nedover mot kystlinjen. Han hadde bestemt inntrykk av at det var fri sikt og god klaring til det underliggende terrenget nedover mot det forutbestemte landingspunktet ved Bangenhuk. Fartøysjefen oppfattet ikke noe unormalt under denne delen av flygingen før helikopteret plutselig tok bakken.

Helikopteret kolliderte med isbreen med relativ liten gjennomsynkning. Det fortsatte framover i relativ rett linje ca. 100 m før det stoppet. Under denne ferden har det rotert til venstre omkring vertikalaksen minst 300°, til det ble stående med nesene pekende ca. 60° til høyre i forhold til havariretningen. Hovedrotorbladene har slått ned i isbreen på denne ferden og minst ett av dem har også slått ned i halebommen og slått av halerotor drivakselen. Det antas at helikopteret hadde en hastighet mellom 60 og 70 knop, da det først traff breen.

Den ene passasjereren som satt i venstre fremre sete, pådro seg alvorlige hodeskader og han døde av disse skadene omlag 1,5 time senere. De 3 øvrige ombordværende pådro seg moderate skader.

Signalene fra nødpeilesenderen ble oppfattet kort tid etter at ulykken hadde skjedd, og beskjed sendt til redningssentralen. Et av Sysselmannens helikoptere og et annet fra Kystvaktskipet *Senja* ble satt inn i letingen, og vraket ble lokalisert etter 2,5 time.

Den omkomne var Åge Midtsundstad.

På det planlagte landings- og ulykkessted var breen flat og dekket med nysnø. Flyhavarikommisjonens konklusjon er at føreren feilbedømte høyden over breen på grunn av det blendende lyset fra snøoverflaten — den såkalte blindføre-situasjon eller Whiteout-Condition.

Åge Midtsundstad ble 46 år gammel. Han var ansatt som geodet i Norges geografiske oppmåling hvor han hovedsakelig arbeidet med gravimetri (tyngdemåling). I løpet av somrene 1981 til 1986 hadde han målt opp det meste av tyngdenettet som var planlagt for Svalbard. I 1987 var det meningen han skulle fullføre tyngdenettet på øygruppen. Målingene som Midtsundstad utførte blir brukt til å bestemme geoidehøyden (jordens nøyaktige form) i området. Dette er viktig bl.a. for å oppnå optimal nøyaktighet i satellittbaserte posisjonsbestemmelser. For geologer vil bearbejdede tyngdedata gi verdifulle informasjoner ved søkning etter olje- og mineralforekomster.

En liten varde med en minneplate over Åge Midtsundstad er planlagt satt opp sommeren 1990 på fjellet øst for Laksessjøen. Det er 18 km sør for Mosselbukta og 10 km rett vest for ulykkesstedet. En brearm vest for ulykkesstedet har fått navnet Midtsundstadbreen.

## Helge Ingstad runder nitti



Vi gratulerer vårt æresmedlem og mangeårige formann med fullførte 90 år. Vi skal ikke gjenta de mange utnevnelser han har fått gjennom årene, men bare nevne de siste.

For sitt mangeårige virke og sin forskningsinnsats i arktiske strøk ble Helge Ingstad utnevnt til æresmedlem av Videnskaps-Akademiet den 3. mai 1990. Ved utnevnelsen ble hans arbeid på New Foundland hvor han vitenskapelig bekreftet vikingenes oppdagelse av Amerika, trukket spesielt frem. Samtidig ble hans kone tatt opp som medlem av Videnskaps-Akademiet.

Den 12. mai 1990 holdt Explorers Club en æresmiddag for ham på Holmenkollen Park Hotel Rica. Et eget rom fikk navnet Helge Ingstads rom og er smykket med mer enn 30 bilder som belyser hans liv og virke.

Ingstad ble i 1937 utnevnt til Correspondent Member av Explorers Club. På møtet i mai ble denne ære også tildelt hans kone Anne Stine.



## Minneord om Kaare Z. Lundquist



En av de mest avholdte medlemmer av Norsk Polarklubb gjennom alle etterkrigsår, vernepliktig sjøoffiser Kaare Z. Lundquist, døde 30. juni 1988. Hans virke var knyttet til Norsk Polarinstitut, der han begynte som hydrograf i 1947, var ekspedisjonsleder fra 1948 til 1965, kontorsjef fra 1960 og underdirektør fra 1967 til han gikk for aldersgrensen i 1979.

Hans hjertesak var sjøkartleggingen. Selv om bevilgningene var små og staben liten, fikk han modernisert og effektivisert virksomheten, og mange sjøfarende langs Svalbards kyster har hatt nytte og glede av hans arbeid. Han fikk etterhvert stor erfaring med navigasjon i isførende farvann. I 1961 sto han ombord i Kongeskipet *Norge* som islos under Kong Olavs besøk på Svalbard. På slutten av oppholdet i Longyearbyen kom plutselig drivisen innover i Isfjorden og var i ferd med å stenge den. Takket være Lundquists kjennskap til farvann og isforhold, lyktes det ham å få Kongeskipet ut i siste øyeblikk. Han gjorde en stor innsats på mange av Polarinstituttets virkeområder og var en avholdt kollega og sjef som lenge vil bli husket.

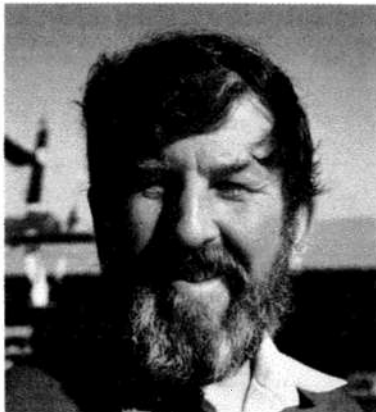
Lundquist ble allerede i 1948 valgt inn i styret for Norsk Polarklubb som varamann. Året etter, da Balchen dro tilbake til Amerika og Ingstad tok over, ble Lundquist valgt til sekretær. I årene 1954 til 1960 var han viseformann. Han la således ned et stort arbeid for klubben. Kanskje av enda større betydning var hans innflytelse på det sosiale samvær under møtene. Han var en stadig kilde til glede der han vandret rundt med sin snadde, sitt lune smil og muntre replikk. Mange av klubbens medlemmer

hadde også lært å kjenne Lundquists egenskaper i felten, nytt godt av hans gjestfrihet på ekspedisjonsfartøyet og fått en håndsrekning når det var nødvendig. Mange av oss står i stor takknemlighetsgjeld til Kaare Z. Lundquist. Hva var naturligere enn at han ble utnevnt til æresmedlem av Polarklubben under 50-årsjubileet? I 1983 fikk han H.M. Kongens fortjenestmedalje i gull. Få har fortjent den bedre.

En gentleman er gått bort. Mange av oss føler vi har mistet en god venn.

*Tore Gjelsvik*

## Minneord om Kåre M. Bratlien



Kåre Monrad Bratlien, leder for materiellavdelingen ved Norsk Polarinstittutt gjennom mange år, døde 11. oktober 1988 etter flere års sykdom. Han ble 56 år gammel.

Kåre Bratlien ble ansatt ved Polarinstittuttet i 1966 som vår eneste materialforvalter. Han var med på å bygge materiellavdelingen opp til det den er idag. Det skyldes ikke minst hans innsats at vi nå kan utruste og forsyne 100 personer under allsidig polart feltarbeid med alt — fra potet-skrellere til radiosendere, fra primusnåler til transportable hytter.

Kåre Bratlien var ikke bare leder av materiellavdelingen, på mange måter var han selve avdelingen. Med sin store arbeidsevne fikk han tingene til å gå selv når det toppet seg og nettene måtte tas i bruk for å få en ekspedisjon av gårde. Han overvintret på Svalbard og deltok også flere ganger i felt-arbeid i Antarktis. Således visste han ved egne erfaringer hva det ville si å være ute i snestorm. Han visste hva som skulle til for å klare seg i det harde polarklimaet og hva som trengtes for å ha overskudd til faglig arbeid. Med sine 56 år var han vel antagelig den siste i aktiv tjeneste ved Polarinstituttet som hadde erfart hvordan det var å måtte basere seg på hundespann som eneste praktiske transportmiddel i felt. Senere ble det jo snescootere og helikopter også for ham.

Med godt humør og stor innsatsvilje deltok Kåre i felt på Svalbard hvert eneste år. Senest var han med i vedlikeholdsarbeidet på bortimot 50 fyr og radiofyr sommeren 1987, selv om han allerede da var merket av sykdom.

Kåre Bratlien hadde mange kontakter i polarmiljøet, både fra sin tid i Forsvaret og Televerket og fra alle sine år i Polarinstituttets tjeneste. Han hadde en åpen og direkte måte å være på som ble satt pris på både av kolleger og arbeidsgivere. Ett av hans særpreg var evnen til å glede seg over sosialt samvær midt i den travleste arbeidsdagen, selv i polarstrøk. Kåre hadde alltid overskudd og tok gjerne initiativ til hyggestunder som knyttet sammen mennesker fra forskjellige land og ulike lag i befolkningen.

Norsk Polarklubb har meget å takke Kåre Bratlien for. Han gjorde klubben kjent i de riktige miljøer og resultatet ble mange nye medlemmer. I styret for klubben var han meget aktivt med fra 1971 til 1989. De første ti årene som varamann og de siste syv år som styremedlem.

Alle vi som kjente Kåre Bratlien og arbeidet sammen med ham, vil savne ham, hans arbeidskapasitet og kvikke, lune replikk. På Polarinstituttet har han etterlatt seg en plass som vanskelig lar seg fylle. Vi takker ham for godt kameratskap og for stor innsats. Det er med dypt vemod, men også fylt av gode og varme minner, at vi har måttet ta avskjed med en kjær venn og kollega gjennom mange år.

*Thor Siggerud*

## FRA POLARFRONTEN

### REINJAKT PÅ SVALBARD

Fra Sysselmannen har vi fått opplysninger om reinjakten:

- 1988: 129 nordmenn fikk tillatelse til å felle ett dyr hver. 83 rein ble skutt, 49 russere fikk ett dyr hver og felte 22. To rein ble funnet tyvslaktet i Colesdalen.
- 1989: 162 nordmenn fikk ett dyr hver og felte 107 rein. 50 russere fikk en rein hver og felte 13 dyr.

### OVERVINTRENDE FANGSTMENN

Fra Sysselmannen og fra noen av fangstmennene har vi fått følgende opplysninger:

1988—89.

På Austfjordneset overvintret Atle Midttømme og den nederlandske statsborgeren Heleen van der Laan. Det var nærmest en tilfeldighet at Heleen ble med. Hun var ombord i forskningsfartøyet *Plancius* da det var innom Austfjordneset sommeren 1988. Hun spurte om å få overvintre sammen med Atle, og han sa ja. Det ble en vanskelig start på overvintringen siden de var helt ukjente med hverandre. Samtalene ble ført på norsk og nederlandsk. Heleen var psykologistudent, men lærte fort å ta del i fangstlivet.

Atle var utsatt for en dramatisk opplevelse i Nyttårshelgen. Han var på bistasjonen på Flatøya omtrent ti kilometer nord for Austfjordneset. Idet han startet hundene snublet han og mistet taket i sleden. Både den og hundene forsvant i mørket. Han fulgte sporene halvveis over Wijdefjorden mot Kapp Petermann. Der mistet han dem, og måtte vende tiltake til Austfjordneset.

På grunn av været kunne han ikke sette i gang leting før 5. januar. Da fikk han en snøscooter fløyet opp fra Longyearbyen. Tre av hundene fant selv veien tilbake i løpet av en ukes tid. De siste fire fant han etter tre dagers leting. De satt fast i isen tre kilometer fra Reinbukta. Det var kaldt, opp mot  $-40^{\circ}\text{C}$ . En hund hadde frostskader og måtte avlives, men de andre var i god form.

Fangsten foregikk langs østsiden av Wijdefjorden, og de brukte bare hunder til transport. Fangst: 16 hvitrev, 1 blårev, 40 snadd, 1 storkobbe, 6 rein, ca. 25 typer og 27 kg urensset dun.

På Kapp Wijk overvintret Harald Soleim. Ingen opplysninger om fangst.

I Fridtjovhamna, i hytta til Louis Nielsen, overvintret Richard Ripmar Hansen og Merete Nypan. Fangstfeltet de brukte strakte seg fra Svartodden i Van Mijenfjorden til Kapp Martin ytterst i Bellsund. De brukte hundespenn, og rev fangst de i tiden 1. november til 15. mars. Det var deres første overvintring, og alt gikk veldig

greit. Det forstår vi når Richard forteller: «Nyforelskede var vi da vi st artet, og fangståret bidro absolutt til å forsterke forholdet.»

De hadde ofte besøk av bjørn, den første 29. desember. I begynnelsen av februar hadde de høydepunktet av besøk med to binner med hver to unger, som holdt til rundt hytta i ett døgn tid.

Fangst: 29 hvitrev, 10 storkobber, 20 snadd, 6 rein, 23 ryper og 50 egg.

I Mushamna overvintret ingen, men Kjell Reidar Hovelsrud bodde der til oktober. Da reiste han til Norge og kom tilbake i mars 1989. Han drev da vårfangst.

Hovelsrud forteller om et par sjeldne opplevelser: «Senhøstes, den 11. september, måtte jeg avlive en bjørn som sprenget seg inn gjennom vinduet i hytta på Krosspynten i Widjefjorden. Bjørnen regelrett angrep hytta da den først hadde brutt seg inn i bislaget og spist opp to røyer. Dette skjedde ved firetiden om morgenen mens vi lå og sov. Bjørnen sprenget vindusprossen og karmen da den presset overkropp og labber gjennom. Kameraten min, Jan Morten Martinsen, og jeg var på vei fra Nordaustlandet til Austfjordnes da dette hendte. Vi returnerte til Mushamna og meldte fra til Sysselmannen. Om våren etter at jeg var kommet tilbake til hytta hadde jeg en enda sjeldnere opplevelse. Etter 10 år var det første gang jeg så en bjørn angripe og drepe en snadd som lå på isen. Jeg så det i kikkert i en avstand av omtrent 600 meter. Alle detaljer var ikke så lett å få med, men bjørnen gikk rett på, ingen sniking, fra omtrent 100 meters hold. Den slo så vidt jeg kunne se bare en gang og dro snadden som hadde glidd ned i pustehullet sitt, opp på isen igjen.»

Resultat av vårfangsten: 5 storkobber, 120 snadd og 2 rein.

1989—90.

På Austfjordneset overvintret den polske statsborger Wojtek Moskal. Han fanget med 40 feller på feltet fra Austfjordneset til Stubendorffbreen. Dette var hans første vinter som fangstmann, og han røktet feltet til fots eller på ski da han hverken hadde scooter eller hunder.

Fangst: 11 hvitrev, 2 rein og 2 ryper.

På Kapp Wijk overvintret Harald Soleim. Ingen opplysninger om fangst.

I Mushamna overvintret Elisabeth Hansen og Kjell Reidar Hovelsrud fra oktober til juni. De fanget på terrenget sørover fra Gråhuken langs Woodfjorden til sør for Verdalen og langs Widjefjorden til sør for Vestvannet. De hadde 223 feller.

Hovelsrud forteller om en meget sjelden observasjon: «Om våren så jeg en bjørn jakte og drepe en fjorårs reinkalv. Kalven så jeg en time før det hendte. Bjørnen passerte forbi hytta en stund før den begynte på jakten. Sporene viste at den hadde sneket seg fram og også sklidd på buken til den var på 10—15 meters hold. Herfra løp bjørnen fram og slo reinen som lå og hvilte da angrepet kom.»

Fangst: 29 hvitrev, 7 storkobber, 35 snadd og 6 rein. Snaddjakten ble mindre

enn vanlig da vinterisen i fjorden gikk opp tidlig i mars til sør for Mushamna. Derved ble han avstengt fra å jakte på isen lengre inne i fjorden.

I Fridtjovhamna lå Louis Nielsen til inn under jul da han reiste til Norge fordi husene ble revet sommeren 1989 og erstattet av en bistasjon. Huset stod på en morene som er ustabil da isen i morenen tiner. Nielsen reiste opp i mars måned og drev samling av dun utover sommeren. Dunsamling gir nå en større inntekt enn revefangsten på dette feltet. Ny stasjon er planlagt bygget i Akseløyhamna.

### *RAS I LONGYEARDALEN*

Den 14. juni 1989 kl. 19.15 gikk det igjen et stort ras i Vannledningsdalen i Longyearbyen. Massen som raste ut besto av snø, stein og jord og ble anslått til ca. 20 000 kubikkmeter. Raset stoppet ikke før midtveis ut i selve Longyeardalen, men da hadde det med utrolig kraft revet med seg rørkasser, lysmaster, veier og en bro. Ingen mennesker var i rasområdet og bare ett hus ble skadet. Her ble halve kjøkkenet fylt med snø og stein. Vollen som er bygget langs Vannledningsdalens sydside, nettopp for å ta av for ras, gjorde sin nytte og reddet mange hus fra å bli knust.

Vollen ble bygget etter raset i 1953 da tre mennesker omkom og sykehuset, Funken og et bolighus ble ødelagt. Den 16. mai 1960 gikk det også et ras i Vannledningsdalen. Da ble en gutt tatt av raset, men han ble gravet frem i live.

*Etter Svalbardposten 16. juni 1989*

### *RAS I GRUVE 7*

Den 4. april 1990 gikk det ras i Gruve 7 i Longyearbyen. Fire mann arbeidet fire kilometer inne i gruva med oppfæringsdrift da 50 kvadratmeter av hengt rammeløst ned. En av arbeiderne fikk bare en skramme fordi maskinen de arbeidet med, en Continous miner, tok av for raset. To mann klarte å komme seg løs og krabbe ut av steinhaugen, til tross for harde slag i rygg og bein. Den siste lå fastklemt med stein over bena.

Andre arbeidere var ikke langt unna, og hjelp kom straks til. Den hardt skadede Jarle Haagensen ble etter en behandling i Longyearbyen sendt til sykehus i Tromsø. Han hadde meget alvorlige brudd i høyre lår og legg og skade i ryggen.

*Etter Svalbardposten 30. mai 1990*

### *DØDSULYKKE I GRUVA*

Jarle Pedersen som arbeidet i transporten i Gruve 3 i Longyearbyen, ble 15. mai truffet av et vognsett og slått mot veggen eller liggen inne i gruvegangen. Døden inntrådte med en gang. Pedersen hadde mangeårig erfaring med arbeid i gruve.

*Etter Svalbardposten 18. mai 1990*

## SNØSCOOTER-ULYKKEN I TEMPELFJORDEN

Søndag den 22. januar 1989 var flere fra Longyearbyen på tur med snøscootere til de inderste deler av Tempelfjorden. På veien hjem fra Van Postbreuen skilte gruvebas Kjell Johan Strømdal (41 år) og førstesekretær ved sysselmannskontoret Torill Synsterud (37 år) lag med de andre. De to bestemte seg for å kjøre midt etter fjorden ut til Bjonahamna. De andre i følget kjørte en sørligere rute hjem.

Mandag ble Synsterud meldt savnet da hun ikke møtte opp på kontoret. Om formiddagen ble det sendt ut et helikopter for å lete. Ingen regnet med at noe alvorlig var skjedd for været var godt og begge var erfarne turfolk. Klokken 15 ble de to savnede funnet omkommet, fastfrosset i en råk. Mannskap fra sysselmannskontoret og Røde Kors hentet dem til Longyearbyen.

Ulykken skjedde fordi de holdt for langt mot nord i Tempelfjorden og kjørte i råken som alltid dannes over en grunne ut for Kapp Murdock. Denne råken visste Strømdal meget godt om, og han hadde ofte advart andre om den. Da de likevel kjørte i råken må grunnen være at de feilvurderte avstanden til Kapp Murdock i mørket selv om det var måneskinn og brukbar sikt.

*Etter Svalbardposten nr. 4, 1989.*

## HELIKOPTERSTYRT PÅ SKREIAFJELLBREEN

*Av Odd Lønø*

Et Equireuil helikopter eiet av Helianlegg i Mo i Rana leiet av Norges Geografiske Oppmåling, havarete på Blomstrandhalvøya den 28. juli 1988.

Ombord i helikopteret var føreren og to geologer. Geologene var ute for å samle prøver av bergarter i Kongsfjord-området. Idet de fløy over Blomstrandhalvøya gikk de ned mot Skreiafjellbreen. Luftfartsverkets havarirapport uttaler om hendelsen:

«Mannskapet skulle ta prøver fra breen, og fløy forholdsvis lavt nedover breen i motvind. Ett prøvested ble passert og fartøysjefen snudde helikopteret direkte inn i medvind mot et fjellparti. Helikopteret begynte å synke mot bakken og en skid (meie) tok ned. Halerotoren ble slått av, og helikopteret fortsatte i rotasjon/spinn mot bunnen av en skråning. Et hovedrotorblad slo inn i cockpit og brakk fartøysjefens venstre arm. De to andre om bord ble ikke skadet. Helikopteret brant opp.»

Årsaken til ulykken antas å være at helikopteret foretok en sving inn mot fjellet i medvind.

Da Longyearbyens lufthavn ikke fikk melding fra helikopteret som avtalt, ble det slått alarm. Tilfeldigvis befant sysselmannens helikopter seg i Ny-Ålesund og leting ble satt i gang. Etter en time ble vraket funnet. De tre som hadde oppholdt seg på havaristedet i fire timer var ganske forfrosne. Ekstraklær var brent opp i helikopteret. De tre ble først bragt til sykestua i Ny-Ålesund og senere til Longyearbyen.

## ET UTROLIG HELL I UHELLET

Den 29. januar 1989 fisket reke-tråleren *Ocean Trawler* i havet vest for Bellsund. Det var stor sjø. Under arbeidet med å sette ut trålen, feide wiren langs dekket og traff tre av mannskapet som fikk alvorlige skader. Hjelp ble straks tilkalt fra kystvaktskipet *Nordkapp*.

Tråleren gikk opp mot munningen av Bellsund for å komme i roligere sjø, men likevel var sjøen så grov at man ombord i kystvaktskipet valgte å hente de skadede med helikopter direkte fra tråleren istedenfor først å ta dem ombord i bordingsbåten.

Redningsmannen, Roy Hansen fra *Nordkapp*, ble med sykebåren firt ned fra helikopter til dekket på reke-tråleren. Den mest skadede, Kjell-Inge Pedersen, ble bundet til båren og heist opp mot helikopteret. Men i det båren skulle tas inn i helikopteret røk wiren. Pedersen falt 20—30 meter ned. Fastsurret til båren hadde han først hodet under vann, men fikk vridd seg noe slik at han fikk puste. Redningsmannen hoppet straks i sjøen og fikk frigjort den skadede fra båren.

Mannskapet på tråleren, inkludert de to skadede som stod for tur til å heises opp, trodde dette var den sikre slutt for kameraten. Båten ble manøvrert slik at de fikk satt ut en gummibåt til de to i sjøen og halt dem ombord igjen.

De tre skadede ble nå tatt ombord i bordingsbåten og derfra igjen med helikopteret overført til *Nordkapp*. På sykehuset i Longyearbyen ble det slått fast at Pedersen hadde blitt kraftig forslått, men hadde sluppet bruddskader. Den andre skadede, Arne Ramsvik, hadde brukket ankelen på to steder. Den tredje, Arnt-Henning Eide, hadde ingen brudd, men som de to andre var han stygt forslått.

At Pedersen overlevet fallet, kan forklares ved at båren ikke tok sjøen flatt, men at den skled nedover på en bølge.

Undersøkelsskommisjonen sier i sin rapport:

«Under oppheising av pasienten fra *Ocean Trawler* røk styrelinen som ble operert av redningsmannen ombord i fartøyet. Styrelinens funksjon er å kontrollere og styre bevegelsene til den underliggende last, i dette tilfelle båren, under heiseoperasjonene. Den er konstruert for å ryke ved et visst pådrag, for å forhindre at helikopteret utsettes for krefter som går ut over flysikkerheten. På grunn av de vanskelige vindforholdene begynte båren med pasienten å pendle etter at styrelinen røk. Heiseoperatøren ombord fikk problemer med å operere heisen samtidig som han skulle manøvrere båren inn i helikopteret.

Besetningen bestemte derfor at flygeren skulle operere heisen ved hjelp av en bryter på et av hans kontrollorganer. Når denne bryteren sitter det en avfyriingsknapp som ved aktivering sørger for at heiswiren kuttet i tilfelle det oppstår en nødsituasjon.

Da flygeren skulle operere heisebryteren for å løfte båren den siste delen, kom han uforvarende borti avfyriingsknappen slik at heiswiren ble kuttet og båren falt i sjøen fra ca. 20 meters høyde.»

*Etter Svalbardposten 3. feb. og 12. mai 1989*



## BÅTHAVARI UTENFOR BELLSUND

De to kanadierne Jacques Schroeder og Marc Tremblay og franskmannen Gilles Bordessoule startet fra den polske forskningsstasjonen i Hornsund den 28. september 1989 i en 7,5 meter lang gummibåt med to påhengsmotorer. De skulle til Longyearbyen for å fly hjem.

Da de startet, var det hard vind, men ikke spesielt grov sjø. Første etappe var beregnet til Calypsobyen.

Da de nærmet seg Bellsund ved 15.30-tiden og var på høyde med Dunderbukta, møtte de tre kjempebølger. Den første klarte de å berge seg over. De gav full gass på begge påhengsmotorene for å komme over den andre. Båten tok inn vann, og den ble vanskelig å manøvrere. I et desperat forsøk på å klare den siste bølgen gav de igjen full gass. Båten reiste seg neste loddrett, og bølgen som var 8—9 meter høy, slo over dem. Båten kantret.

De tre klarte å komme seg opp på hvelvet. Her hadde de ingen ting å holde seg fast i, men klamret seg til hverandre.

Vinden var vestlig så de drev den rette veien, mot land. Landet kunne de ikke se. Etter en stund så de at en del av utstyret deres, en jerrykanne, drev forbi. De forsto da at dreggen som var festet i en 80 meter lang line, hadde huket seg fast. De klarte å få kuttet linen. Nå drev de fortere enn utstyret mot land. De fikk berget to bager som innholdt noe mat.

Etter flere timer på hvelvet støtte gummibåten bort i de første steinene utenfor Dunderbukta. Under den videre drift måtte de ofte gå av hvelvet og hjelpe båten over brottene. Etter fem timer nådde de land, søkkvåte, forfrosne og utnattede. Det snødde noe.

Til alt hell igjen, fant de to av soveposene i fjæra. De forsøkte å hvile på skift. To mann lå i soveposer, og den tredje trasket rundt for ikke å sovne for godt.

Da det lysnet, bestemte de seg for å satse alt på ett kort. De ville gå nordover rundt den sørlige odden av Bellsund og inn til Calypsobyen. Det var om trent 20 km å gå. Der visste de at det var hus og mat. De kom ikke langt. De ble stoppet av en stri elv som de ikke torde krysse av frykt for å fryse ihjel i det iskalde vannet i den medtatte tilstand de var i.

Nå valgte de å gå sørover mot Kapp Borthen. Der visste de at det var en hytte. Straks etter at de hadde startet på veien sørover, fikk de en gledelig overraskelse — en hytte dukket opp foran dem. Det var en bistasjon på 2 x 2 meter, og det var ovn, øks og sag der. Håpet steg — de ville kanskje komme levende fra dette. Etter noen timers fyring hadde de fått varme i kroppen og tørket klærne.

Ved å sette ned matrasjonene til sulteforing regnet de med å klare seg i tre uker. To mann lå alltid i soveposene for å spare på kaloriene, og den tredje gikk vakt for å gi livstegn fra seg om noen skulle komme i nærheten. De regnet med at de ville bli ettersøkt etter en tid. De la også planer om å fange rein for å klare seg utover vinteren.

Etter fem døgn i hytta bestemte de seg for å gå til Calypso for å lete etter mat. Av drivtømmer og fenderne på gummibåten laget de en bro over den vanskelige elva. Tidlig om morgenen dro franskmannen avsted. Han var ikke kommet langt før han hørte lyden av et helikopter. Franskmannen forteller:

«Jeg skrek og vinket, og prøvde å få fyr på noe rask for å lage røyk. De oppdaget

meg ikke, men jeg var likevel bombesikker på at marerittet var over. Jeg satte meg rett ned og spiste opp alle de små dagsrasjonene jeg hadde med meg, og etter et kvarters tid landet helikopteret ved siden av meg.»

De hadde holdt ut i seks døgn. Grunnen til at det tok flere dager før etterforskningen kom i gang, var at de hverken i Hornsund eller i Longyearbyen visste at noe var galt. Først da venner i Norge ikke fant dem med flyet fra Svalbard som avtalt, ble det slått alarm.

*Etter Svalbardposten 6. okt. 1989*

### *RABIES*

Det ble påvist rabies i en rev som ble drept i Hyttevika i Hornsund i slutten av mars 1990. Sist det ble påvist rabies på Svalbard var i 1987.

### *ISBJØRNHISTORIER*

Svea-området har hatt besøk av isbjørn. Særlig en bjørn har vist forkjærlighet for hytter. I åtte av hyttene har den slått inn vinduer og rasert inventaret. Noen steder har den forsynt seg av spaghetti og rosiner. Blodspor viste at den har skåret seg på vindusglass.

*Svalbardposten 29. des. 1988*

En ungbjørn ble skutt i Svea 3. juledag. Det antas at det er den som har romstert i hyttene. Den ble jaget vekk flere ganger, men kom igjen.

*Svalbardpostet 29. des. 1988*

Bjørnøya har i de siste dagene av januar hatt besøk av 12 bjørner. Det var lite is rundt øya.

*Svalbardposten 3. feb. 1989*

Tre menn som var på tur til østkysten av Spitsbergen med snøscooter, forfulgte ei binne med unge i 10—15 minutter. Formålet var å fotografere dyrene. De fikk kr. 8 000 hver i bot for fotojakten, fordi de hadde brutt naturvernforskriftene hvor det bl.a. heter: «... hvoretter det ved motorisert ferdsel skal vises særlig aktsomhet, slik at den ikke forstyrrer dyrelivet unødige».

*Svalbardposten 28. april 1989*

Den 9. juli besøkte en bjørn Hjorthamna. Den svømte ut mot Revneset.

*Svalbardposten 14. juli 1989*

Den 2. august ble en bjørn skutt i Svea. Den hadde vært plagsom for beboerne i Svea en 14 dagers tid. Den lot seg ikke skremme bort, og den fant veien raskt tilbake etter at den var blitt bedøvet og fraktet til Paulabreen.

*Svalbardposten 4. august 1989*

Den 11. august ble en bjørn skutt i Svea.

*Svalbardposten 11. august 1989*

En isbjørn har besøkt Lillehytta ved Fredheim. Den hadde revet ut et vindu og spist hermetikk og hundefor.

*Svalbardposten 15. september 1989*

Den 12. januar møtte stasjonssjefen på Isfjord Radio en bjørn ute på tunet. Han løp til nærmeste hus og gjemte seg, mens bjørnen ruslet videre til hovedhuset og tittet inn av vinduet. Bjørnen fortsatte å vandre rundt husene i tre timer før den forsvant, og sjefen kunne komme ut. Etter noen timer kom den igjen, og den ble da skremt med signalskudd. Senere på kvelden måtte de igjen frem med signalskudd og skremme den vekk på ny.

Noen dager senere dukket en ny bjørn opp, men den forsvart snart etter å ha undersøkt området.

Besøkene er de første i vinter. I fjor var det ikke en eneste bjørn å se på Svalbard Radio.

*Etter Svalbardposten 19. januar 1990*

En stor rugg en av bjørn ble observert på veien ved gruve 6 i Longyearbyen. I Svea er det sett fire bjørner.

*Svalbardposten 16. februar 1990*

### *EKSPLOSJON I GRUVA I BARENTSBURG*

I russernes kullgruve i Barentsburg var det den 11. august 1989 en eksplosjon. Fem omkom og to ble skadet.

Eksplosjonsstedet var 2,5 kilometer inne i gruva og 466 meter under havnivå. De fem som omkom arbeidet ved eksplosjonsstedet. De to skadede var to kilometer lengre ute. Eksplosjonen skadet 500 meter av stollsystemet.

Det antas å ha vært en metaneksplosjon.

*Etter Svalbardposten 18. august 1989*

## *NORDPOLEKSPEDISJONER*

I 1990 har fem ekspedisjoner forsøkt å nå Nordpolen. Alle fem har hatt et felles mål: de ville nå Nordpolen uten bruk av hunder og uten å få flyslipp underveis. Ingen ekspedisjon med slikt opplegg har tidligere kommet lengre ut på drivisen mot Nordpolen enn 170 km. Tidligere ekspedisjoner som har gått på ski til Nordpolen, har fått minst fire flyslipp med forsyninger underveis.

### *Norsk Nordpolekspedisjon 1990*

Ekspedisjonen bestod av Børge Ousland, Erling Kagge og Geir Randby. Den startet 8. mars fra Ellesmere Island i Canada og nådde Nordpolen 4. mai. Ekspedisjonen er omtalt utførlig foran i boken.

### *Den engelske ekspedisjonen*

Sir Randolph Fiennes og Mike Stroud startet fra Severnaja Zemlja i Sibir omkring midten av mars. Den 22. april gav de opp på grunn av store vanskeligheter med å forsere råker. De nådde til vel 88° N.

### *Den russiske ekspedisjonen*

Fjodor Konyukov startet alene fra samme øygruppe som engelskmennene. Han nådde Nordpolen, men måtte få hjelp av helikopter underveis.

### *Den kanadiske ekspedisjonen*

Jack McConnel skulle sammen med to mann starte fra Ward Hunt Island i Canada. På grunn av vanskelige isforhold ga de opp allerede i starten.

### *Den sørkoreanske ekspedisjonen*

Heo Youno Who startet sammen med to mann fra Ward Hunt Island. Den kom til omtrent 88° N før de ga opp.

## *OVER GRØNLANDS INNLANDSIS*

Ekspedisjonen som bestod av de tre norske jentene Marit Sørensen, Ann Martha Pensgård og Katinka Mossin, er den første ekspedisjon med bare kvinner som har gått over Grønland. De startet fra Angmagssalik med kurs for Søndre Strømfjord med 16 hunder og to sleder. Femti kilometer fra brekanten, mens de ennå var på god snø, ble de hentet med helikopter. De unngikk derved den vanskelige nedstigningen. De brukte 26 dager på overfarten.

### *FORSØK Å Å GÅ OVER GRØNLAND VINTERSTID*

Italienerne Robert Peroni, som tidligere har gått over Grønland, og Bartl Waldner hadde planer om å gå tvers over innlandsisen på vinterstid. Den opprinnelige tanken var antagelig å feire julen midt inne på breen. Men først omkring 20. februar 1989 forlot ekspedisjonen Angmagssalik med kurs for Søndre Strømfjord. Etter å ha tilbakelagt en tredjedel av turen kom de etter et par uker tilbake til Angmagssalik. De valgte å vende om etter at Waldner hadde fått alvorlige forfrysninger på grunn av snø i støvlene.

### *NORSK-SOVJETISK KULTURHISTORISK EKSPEDISJON TIL FRANS JOSEF LAND*

Ekspedisjonen ble til etter et privat initiativ fra Morten Berle. Hensikten var først og fremst å finne og dokumentere restene etter Nansens og Johansens overvintningshytte på Kapp Norvegia. I tillegg ble så mange som mulig av andre kjente historiske steder i øygruppen besøkt. Øvrige deltagere på norsk side var polarhistoriker Susan Barr, paleontolog Natascha Heinz (som fungerte som tolk), Carl Emil Petersen og Aftenpostens journalist Eivind Fosheim. Den praktiske gjennomføringen ble ledet av Alexander Sjumilov, som hadde fire andre russere med i felten. Ekspedisjonen varte fra 27. juli til 14. august.  
*Susan Barr, 23.8.1990*

### *DEN NORSKE SYDPOL-EKSPEDISJONEN 1990*

Herman Mehren (50), Ralph Høibakk (51), Sjur Mødre (26) og Simen Mødre (24) starter i oktober 1990 på sin ferd tvers over Sydpol-kontinentet. Turen går fra Patriot Hills ved Weddelhavet over Sydpolen til den amerikanske forskningsstasjonen McMurdo i Rosshavet. Det blir en skitur på 3200 km, og de regner med å fullføre på 120 døgn. Den første etappen inn til Sydpolen skal pulkene trekkes av 16 hunder. Videre fra Sydpolen vil de gå uten hunder, men de håper på god hjelp til fremdriften av sine spesialkonstruerte vindskjermer. Fra basen i Patriot Hills skal det settes ut to depoter med fly.

I tillegg til de fire som går hele ruten blir Carl Emil Petersen med som basesjef og Hallgrim Ødegård som fotograf.

Foruten det sportslige står også vitenskap på programmet. Det skal undersøkes hvilken effekt isolasjon og fysiske påkjenninger over lang tid har på det menneskelige legemet. Stresshormoner skiller ut i spytt og urin, og ved å ta med seg slike prøver tilbake kan prøvene fortelle om de påkjenninger de har vært utsatt for.

# Norsk Polarklubb

I de to årene som er gått siden forrige Polarbok kom ut har klubben hatt følgende møtevirksomhet:

1988:

10. februar på Polhøgda, major Hans Sveri: Ishavskonvoiene. Møtet var årsmøte, og styret ble etter valget: Formann Tore Gjelsvik, styremedlemmer Thore Winsnes, Odd Lønø, Kåre Bratlien og Olav Eggen, varannemann Helge Irgens Høeg og Fridtjof Mehlum, revisor Otto Salvigsen. Forsamlingen vedtok enstemmig å sende et brev til Den norske regjering og Stortinget med anmodning om å trappe opp den norske forskning i Antarktis. Brevet er trykt i Polarboken 1987—88.

13. april på Polhøgda, topograf Knut Svendsen og geodet Trond Eiken: Ekspedisjonen til Peter I Øy.

13. oktober festmøte i Universitetets Aula ved 100 årsjubileet for Fridtjof Nansens Grønlandsferd i 1888. H.M. Kong Olav var tilstede. Møtet var arrangert i samarbeid med Det Norske Geografiske Selskap, Det Norske Videnskaps-Akademi, Komiteen til Bevarelse av Polarskipet *Fram*, Norsk Polarinstitutt, Fridtjof Nansen-Stiftelsen på Polhøgda, Foreningen til Ski-Idrettens Fremme og Den Norske Turistforening.

Program:

Gardens musikkorps spilte Festpolonese av Johan Svendsen. Åpning av P. A. Garnåsjordet. Tore Gjelsvik: Mannen og Ferden — i nasjonalt perspektiv. Karin Berg: Nordmenn over Grønland — en presentasjon. Stein P. Aasheim: På ski over Grønland — 100 år etter Nansen. Avslutning av rektor ved Universitetet i Oslo, Inge Lønning. Gardens musikkorps spilte Nordpolmarsj av Oscar Borg.

I Aulaens garderobe hadde Aftenposten sammen med Polarinstituttet og Skimuseet arrangert en utstilling med motiver fra Grønlandsferden.

16. november på C. A. Larsen-Stiftelsen, utredningsleder Finn Sollie: Politisk spenning i nordområdene.

Polarboken 1987—88, den 35. rekken, kom ut i oktober i et opplag på 1100 eksemplarer.

1989:

15. februar på Polhøgda, Ralph Høibakk: Høyest oppe — lengst borte. Bestigningen av Mount Vinson i Antarktis.

Møtet var årsmøte, og styret ble: Formann Tore Gjelsvik, styremedlemmer Thore Winsnes, Odd Lønø, Olav Eggen og Fridtjof Møhlum, varamenn Helge Irgens Høeg og Kirsten Sunde Andersen, revisor Otto Salvigsen.

En lovendring ble vedtatt, § 3 siste avsnitt skal nå hete: Æresmedlemmer og innbudte medlemmer kan utnevnes etter enstemmig beslutning av styret.

Årsmøtet vedtok følgende resolusjon, tre ønsket ikke å ta standpunkt: Norsk Polarklubb har med avsky og forferdelse fulgt enkelte personers og massemediers ensidige og fordreide angrep på norske selfangere. Selfangsten er en tradisjonsrik og nødvendig næringsvirksomhet for en kystbefolkning som lever under harde livsvilkår. Ishavsskutene har også vært ryggraden i norsk innsats i utforskningen av polarområdene. Vi føler oss overbevist om at selfangerne i like høy grad som andre utøver sin gjerning på en ansvarsfull og human måte. Slaktning av sel er et nødvendig ledd i en forsvarlig forvaltning av fiskeressursene i havet, blant annet ved å minske antallet av sel som får en langsom og pinefull drukningsdød i fiskegarn.

8. mars på C. A. Larsen-Stiftelsen, lege Asle T. Johansen: I Nansens spor, klær og ånd — 100 år etter. En beretning og vurdering av Grønlands-ekspedisjoner med utgangspunkt i det vitenskapelige arbeidet.

11. oktober på FRAM-huset, Tore Gjelsvik: De nye utstillingene i FRAM-huset.

8. november på C. A. Larsen-Stiftelsen, overlege Kjell Bronken: Grønland fra en øyeleges hverdag.