

# POLAR- ÅRBOKEN 1941

UTCITT AV NORSK POLARKLUBB

GYLDENDAL NORSK FORLAG

# POLAR-ÅRBOKEN

1941

UTGITT AV  
NORSK POLARKLUBB

GYLDENDAL NORSK FORLAG

---

OSLO 1941

REDIGERT AV ODD ARNESEN  
PRINTED IN NORWAY  
REISTAD & SØNNS BOKTRYKKERI  
OSLO

KLISJÉENE ER LEVERT AV  
A.S. „CLICHÉ”, OSLO

VÅRE KVINNERS INNSATS PÅ SVALBARD  
DA ROKKEN HOLDT SITT INNTOG  
PÅ ØY-GRUPPEN

AV DANIEL N. NØIS

Vi har i de siste utgavene av Polar-årboken latt fangstkvinnen fra de senere årene fortelle om daglig liv og levnet i polartraktene, om blide sommerdager og harde vintertørner. Det er fangstkvinnene Wanny Woldstad og Bertine Johansen som har hatt ordet. Deres beretninger viser tilfulle hvilket to det er i kvinnene våre — kvinnens likestilling med mannen er da også almindelig anerkjent i Norge. I nedenstående artikkel skriver den kjente fangstmann Daniel N. Nøis fra Risøyhamn om pionerene blandt våre fangstkvinner. Denne overvintringen fant sted 1898—99.

Året 1898 blev 4 modige menn fra Vesterålen enige om å forsøke en fangstovervintring på Spitsbergen. Ideen til dette tiltaket blev fostret av Hans *Jørgensen*, Furfjord, som året i forveien hadde vært i Advent-Bay på laksefangst og reinjakt.

Som mannskap til den forestående fangstovervintringen blev Lars *Nisja*, Medby, Martin *Pedersen*, Furfjord og Emil *Ediassen*, Roksøy.

Vesterålske dampskibsselskap hadde i den tiden bygget en turisthytte i Advent-Bay og oprettholdt en del sommere en turistrute til Svalbard. Ved daværende direktør *Withs* imøtekommenhet fikk overvintrerne løfte om å få bo på hotellet om vinteren. Selskapets skib «*Vågan*» skulde også ta med mannskapet og utrustningen for en rimelig frakt til og fra Spitsbergen.





Emil Ediassen like før avreisen til Svalbard i 1898.

Under forberedelsene til den tids eiddommelige tur blev der både pratet og filosofert over utrustningens omfang, da man ingen hadde å konferere med. Hos Lars Nisja, som var fra Sundalen og hadde jaktet efter norsk villrein blev der ofte pratet og resonnert om forskjellig.

Kona til Lars fulgte godt med hvad disse karene pratet om, og til slutt begynte hun å kjærbe mannen sin om å få bli med på turen.

— Ja-ja, sa Lars, vi får snakke med de andre — og da må du i tilfelle få ho Anna i Roksøy også med. Det tok ikke lange tiden før disse 2 kvinnene hadde bestemt sig, men der var likevel noe som bremset, og det var lille Ragna som bare var 3 år gammel. Lars og Jetta småsnakket sig imellem at det ville vel være galskap og reise avsted begge 2 og la småjenta bli overlatt til andre, og enden på alt dette blev, at det fikk gå som det ville, men den kjære, lille Ragna måtte også være med og dette blev også innvilget av ferdens øvrige deltagere. Med dette var historiens første navn av kvinnelig deltagelse inngått blandt de norske fangstferder til frivillig overvintring på denne øde polarkyst. De tre kvinnene var: Jetta Nisja, Medby, Anna Ediassen, Roksøy og Ragna Nisja, Medby.

Disse kvinnene, som alltid følte sig ansvarsbevisst når det gjaldt utstyr og klær, hadde med både ull og spinnerokk for å tilvirke garn til hvad som helst der kunne bli spørsmål om å strikke. Det blev jo meget å ta med, men de hadde grundig fått forståelsen av at der var ikke naboer å gå til om noe av viktighet skulde mangle.

Alt gikk bra inntil dagen oprant da der skulde sies far-

vel til slekt og venner, idet de ofte fikk den lite hyggelige trøst med sig at det var tvilsomt de møttes mer. Været var pent på overreisen, så alt forløp heldig.

Vel fremme i Advent-Bay måtte hele fangstflokken slå telt nede ved stranden til turistene forlot hytta ut på eftersommeren. Fangstfolkene blev så overlatt til øygruppens stillhet og ensomhet. Mannfolkene, som hadde nyttet tiden til reinjakt og andre forskjellige arbeider, måtte nå ta del i flytningsarbeidet for å få alt anbragt i Turisthyttas uthus og andre rum som nå var disponible for fangstfolket.

Huset var ikke nettop noen varm vinterbolig. Om nettene frøs det is midt på veggene, så folkene måtte spikre reinskinn rundt veggene. Mennene gikk på jakt hver dag efter bjørn og rein. Da var det ikke alltid så hyggelig for kvinnene å sitte hjemme alene og vite at en eller annen bamsefar satt utenfor døren.

Da mennene engang hadde skutt en bjørn var det så streng kulde at de måtte ta dyret med inn på kjøkkengulvet for å få det der.

Kvinnene, som lite hadde fått utrettet med husflid, fikk nå travle dager for å innvinne en del forsømt arbeide. Nå måtte spinnerokken frem og mens røkken surret, sang de både salmer og lystige viser og tilværelsen fikk med dette en huslig hygge av et virkelig hjem oppe i villmarka.

Under sommerens reinjakt hadde Lars Nisja fanget en liten reinkalv som var blitt helt tam. Dette var jo helt kjærkomment for kvinnene som var vant med husdyr, og kalven



Ragna Nisja, nå fru Ragna Olsen. (På billedet er Ragna i 25-årsalderen.)

blev stelt på det mest omhyggelige. Var den ute i terrenget kunde en bare rope på kalven: Nå må du heim og få mat! så kom den og.

For lille Ragna var denne vesle kalven blitt en kjær leikekamerat og mange var de brødsmuler som den fikk av henne.

Da novemberdagene gikk inn, blev spenningen noe øket. — Det virket liksom klamt at dagslyset vilde helt forsvinne. Kanskje kunne noe hende av uforutsett art før de fikk dagslyset igjen. De hadde jo lest om forskjellige tragedier fra disse polartraktene og det var ikke langt til Kapp-Tordsen, hvor 15 norske fangstfolk lå i en felles grav med 2 andre tett ved. Det var jo bare 24 år siden dette hendte. Riktig nok var denne overvintringen ufrivillig, men de hadde jo mat nok.

Tiden gikk likevel merkelig fort, og efter en føietid syntes mørketiden å gi det samme velvære som den lyse tid, og før en visste av det blev det pratet om at det snart var jul.

Kvinnene hadde nok småpratet sig imellem hvad i all verden de skulde finne på til ekstra julemat. De hadde jo hele tiden hatt meget rikelig av ferske kjøttretter, men så skulde det iallfall bli reintunger til opskjær og annet godt, så noe skulde det bli, det kunde de love.

Juledagen kom, og med et smilende god morgen og god jul gikk alle til julebordet, som sandelig ikke hadde så lite å by på — takket være kvinnenens iherdige strev for å sette høitidspreget på denne lille forsamlingen som for første gang i historien satte et så vakkert og familiært preg på julehøitiden der oppe.

Efter at julen var over, var mer enn halve mørketiden gått, og følelselivet lysnet efterhvert som lyset nærmet sig. Været var pent utover vinteren, men Lars Nisja var så uheldig å få skjærbuk, og dette virket noe nedstemmende

på det hele. En annen hendelse blev heller ikke så lett glemt: De mistet den morsomme reinkalven. Den hadde kommet sig inn i et uthus hvor der stod noe mel utildekket, og av dette hadde den spist så meget at den blev sprengt. Den blev rund som et nøste og døde under kvelende lidelser.

Lille Ragna, som under denne ensomme tilværelse var blitt liksom husets viktigste person, kunde ikke bli fortrolig med at hennes snille reinkalv var borte for bestandig, og hun trodde lenge på at når kulden gav sig, så hun kom sig ut, skulde hun nok rope så høit at han hørte det og da visste hun at den kom.

I slutten av februar hadde solen skinnet flere dager på det sneklædde landskapet, men den hadde ennu ikke strålet inn i kjøkkenet på grunn av den høie fjellkjeden i syd. Kulden var nokså slem og kvinnene fikk meget å gjøre med å ordne beklædningen slik at den dekket bedre mot vind og kulde. Ut på vårparten fikk Martin Pedersen spekkfinger og han blev til og med så dårlig, at han måtte til sengs, så den kvinnelige hjelp blev nå tungt beskattet med å stelle for disse 2 syke.

Gjennem en håkjerringfisker fra Finnmark fikk folkene greie på at det italienske kronprinsparet skulde komme over med eget skib. De gikk straks i land, og da han fikk forståelse av at der var sykdom til stede, sendte han sine 2 skibslæger i land som omhyggelig stelte de syke. Ved deres iherdige hjelp med medisiner og massasje kunde Lars Nisja snart merke bedring som fortsatte til fullstendig helbredelse var opnådd. Martin Pedersen måtte derimot få fingeren amputert efter ankomsten til Norge.

Ragna kan fra overvintrings-året på Svalbard huske, at hun hilste på det italienske kronprinsparet. Hun fulgte kronprinsessen over alt — også ombord i prinseskibet. Kronprinsessen rodde selv — hun var særlig flink til å ro. Det triste budskap kom op der at kongen av Italia var skutt.

Da forlot kronprinsparet Svalbard i all hast for å reise hjem.

I denne tiden hadde «Augusta Viktoria» av Hamburg en del årlige turistruter til Spitsbergen, og da skibet gikk hjem den sommeren som overvintringsfolket kom opover, bad kapteinen om at hvis de levde og hadde det forholdsvis bra, måtte flagget heises når de kom tilbake neste år. Da så den store damperen såes ute på fjorden, blev flagget heist, og da den rundet odden til Advent-Bay spilte musikken «Ja vi elsker». Fangstfolkene, som hittil har levd sitt stille og arbeidsomme liv, blev synlig rørt over denne kjære hjemlandets melodi, og de følte det som om de var både hjemme og borte på en og samme stund. Straks efter var stranden et eneste yrende folkeliv av flere nasjoner og mange med blokk og blyant for å skrive ned hvad overvintrerne kunde berette om livet i polarnattens mørke. Nå blev det ikke så lenge før avløsningen kom, så de atter kunde stige i land på den andre siden av Ishavet, hvor slekt og venner ventet på å få bringe overvintrerne sin velkomsthilsen.

Med denne turen blev det helt godt gjort at kvinner greide eller klarte vinteren like godt som menn. Men man bør regne med at kvinnen må tilgodesees med bedre husrum enn mannfolkene til nød kan greie sig med.

Sommeren 1904 reiste en ekspedisjon fra Vesterålen og slo sig til ro ved Skans Bay i Isfjorden. Skipperen hadde sin kone med, men hun døde i løpet av vinteren. Sannsynligvis skyldtes dette et maveonde som muligens dreiet sig om kreft. Der var dog en rekke fangstekspedisjoner som ikke hadde kvinner med, men da prøvedriften tok til efter kull blev en og annen kvinne engagert for å stelle for ingeniørene. Den første av disse var en engelsk kvinne som kom opover sammen med mr. Muscomph, og blev der oppe fra sommeren 1906 til 1907. Senere blev som før nevnt en og annen med i kullkompaniene likesom flere har fulgt

sine menn til fangstfeltet. Enkelte har vært med i flere år. Under driften av Kings Bay kullgruber blev det forsøkt med kvinnelige opvartere som viste sig å være av stor betydning for en trivelig orden på kjøkkenet.

Ved Store Norskes anlegg blev der ikke ansatt hel kvinnelig betjening før høsten 1927, men siden den tid har kvinnenes deltagelse steget raskt idet flere av arbeiderne har sine respektive koner med.

Utenom de rent huslige gjøremål er kvinnene også *der* blitt et viktig medlem i både arbeid og fest i dette lille polarsamfund. En kan trygt si, at kvinnene også på dette feltet har hevet sin stand og sin stilling som mannens tilskikkede medhjelp og bidradd til å høine livsverdiene.

*Daniel N. Nøis.*



## BRIT HOFSETH

AV DR. GUNNAR HOLMSEN

Brit *Hofseth* var bare 21 år da hun begynte på det geologiske arbeide.

Direktøren kom inn på mitt kontor med den høie, lyse piken og forestilte henne som min medarbeider i det nye geologiske kartverk som skulde fremstilles. Hun hadde i lengere tid fulgt forelesningene i geologi, var allerede ferdig med to av bifagene, og vilde bli faggeolog. Jeg slo på at det var et dristig levebrød for en kvinne, lang studietid, et arbeide som kan arte sig rett strabasiøst, og så er det ikke plass for så mange geologer heller her til lands — om det ikke var fornuftig å velge fagkretsen slik at skolen med en lektorstilling stod i bakhånd?

Da sa den unge piken: «Jeg vet arbeidet er krevende, men det er geolog jeg vil bli.» — «Enn levebrødet da?» — «Å, verden er stor.»

Lysten var så avgjort, og forutsetningene viste sig å være til stede i rikt monn. Hun fikk snart mange forskjellige artede oppdrag som viste dette. Var assistent hos professor Vogt under kartleggingen av malmområdene i Rørosfjellene, arbeidet med hovedoppgaven sin i Kragerøtrakten, og reiste for Norges geologiske Undersøkelse i spesielle oppdrag. Og innimellem fikk hun tid til en tur til Grønland sommeren 1939. Det var en fart og arbeidsglede over henne som lyste lang vei. Det var tydelig for oss som hadde med hennes karter å gjøre, at de var tegnet med usedvanlige anlegg for

arbeidet. Evnen til å iakttå  
og å kombinere iakttagelsene  
var fullkommen.

\*

Brit Hofseth droges sterkt  
mot de arktiske lands natur.  
Hun fikk føling med denne  
under et ophold på Sval-  
bard sommeren 1937. Da  
stiftet hun bekjentskap med  
stemningen i drivisen, med  
Kings Bays storslåtte bre-  
panoramaer, med fuglefjelle-  
nes yrende liv, og fremfor alt  
stod hun her for første gang  
ansikt til ansikt med de geo-  
logiske krefter som daglig i

full aktivitet preger fjellenes form og kystens relieff. Efter  
det hun her så, blev det henne en livsbetingelse å komme til  
å arbeide innen polarnaturen, som hun følte sig så tiltruk-  
ket av. Men det skulde ikke gå så lett å få *det* til for den  
unge piken. Det var da arbeidsopgaver nok like utenfor  
stuedøren om hun ikke skulde reise over Ishavet for å finne  
dem? Hun lot sig imidlertid ikke snakke bort. Med stor  
energi tok hun for sig all den litteratur hun kunde komme  
over om Øst-Grønlands geologi, og fant til slutt et ben å  
gnage. Det endte med at hun overtalte oss alle, og fikk  
være med «Polarbjørn». Olsokaften 1939 satte hun sine ben  
på Claveringsøya, hvor hun hadde planlagt å drive sine  
undersøkelser. Med en utrolig stor bær av telt, sovepose og  
proviant drog hun helt alene ut på flere dagers lange van-  
dringer.



Brit Hofseth. Foto 1939.

Hennes dagbøker vidner om en inderlig hengivenhet for den unyttede natur hun her ferdedes i, og hun var utstyrt med de egenskaper som skal til for å finne sig til rette under de primitive forhold i fartøi og telt. Hennes utholdenhet og likevektige sinn gjorde, at hun kunde føle like stor glede i gråvær som i solskinn, fylt som hun var av naturbeundring. Når hun alene og helt overlatt til sig selv kunde gjøre streiftog inn i det ukjente, hadde hun sin høieste livsutfoldelse. Men det var henne også en fryd å ferdes blandt fangstmennene, og hun tok med liv og lyst del i deres beretninger om hvordan livet artet sig for dem.

Alle som møtte henne i Ishavet og på dets kyster så vel som vi her hjemme, har henne i erindring som et stort, godt naturbarn fra hvem der alltid strømmet oss noe varmt i møte. Hennes tillitsfulle vesen vant alles hjerter.

\*

Nå hadde hun kommet sig godt inn i sitt fag. Hadde fullført embedseksamen og skulde ta fatt for alvor. Nå stod hun ikke langt fra sitt livsmål, å arbeide med geologien i Polarlandene da hennes livstråd blev klippet over på en reise i Troms, hvor hun i påskeferien skulde gjøre innsamlinger og iakttagelser, dels for Norges Geologiske Undersøkelse og dels for Det geologiske institutt ved Høiskolen i Trondheim.

Hennes store venneflokk blandt polarfarerne vil si henne takk for hvad hun gav, og i kjær erindring bevare minnet om hennes rene sjel.

*Gunnar Holmsen.*

## MINNER FRA SYDPOLSTUREN

AV HELMER HANSSEN

Helmer Hanssen er som kjent mannen fra «Gjøa»-ferden, Sydpolsturen og «Maud»-ferden foruten en rekke andre arktiske ferder. Da det i år er 30 år siden Roald Amundsen, Oscar Wisting, Helmer Hanssen, Sverre Hassel og Olav Bjaaland var på Sydpolen har vi bedt Helmer Hanssen fortelle et minne fra turen.

Av minner kan der være mange, og av disse kan der være flere som ikke er verd noen videre aktpågivenhet.

Den første — og største — overraskelse, som møtte oss allerede først på turen, var av den art at den aldri kan utslettes av hukommelsen.

Det var den dagen nede på Madeira, der blev gitt beskjed at alle mann skulde komme på dekk og få høre en nyhet. Nysgjerrigheten var straks vakt hos oss alle. Vi lot oss ikke budsende to ganger. Nyheten var den: at vi skulde til — Sydpolen — og ikke til — Nordpolen — som oprinnelig var bestemt. Til tross for den sterke varmen der i nærheten av tropene, tror jeg der gikk en kuldegysning gjennom de fleste av oss, da vi hørte nevne Sydpolen som reisens mål. Vi begynte å reflektere frem og tilbake, til — Sydpolen — vi skulde jo til Nordpolen, — men å overgi sig til refleksjoner var der ikke tid til. Vi blev i all korthet gjort kjent med grunnen, hvorfor Nordpolen blev satt ut av betraktning, og Sydpolen fremfor alt annet blev foretrukket. Men tilbake til dette senere.

Så kom det stålharde øieblikk, da hver mann blev tilspurt, en for en, om han vilde gå med på denne for oss nye

plan, — og gjøre en Sydpol av Nordpolen. Følgen var at alle som en svarte — ja — dermed var forestillingen slutt. Da vi så atter fikk tid til å tenke over begivenheten, hørtes det overalt, hvorfor sa du ja? **Hadde du svart nei**, så hadde jeg gjort det samme, men vi var også klar over, at gjort gjerning står ikke til å endre. **Hin dag på Madeira**, glemmer jeg ikke. Om eventyrlysten ikke hadde vært så sterk som den var, og dertil den store tiltro jeg hadde til min kjære sjef, vilde jeg helst svart et bestemt — nei.

Det gikk godt som det gikk, ingen grunn til å angre. Tiden gikk — dagene blev til uker — og videre til måneder. Alle var spent på å få vite, hvem som skulde bli landsatt på isen, som deltager i eventyrreisen, og hvem der skulde bli ombord i «Fram» for muligens ennå engang å få se den civiliserte verden igjen.

Endelig kom den dagen da også dette spørsmålet blev løst. En liste forkynte at 9 mann skulde delta i landpartiet og 10 mann skulde bli med «Fram», dermed var den saken avgjort og i orden. Der var enkelte av «Fram»-partiet som helst ønsket å få være med på landpartiet og som tilbød å skifte, men tilbudet blev blankt avvist. Loddet var kastet.

Nede på isen hadde vi mange minneverdige stunder. Å nevne alle, er lettere sagt enn gjort.

Vintertiden blev benyttet til å gjøre klart til kjøreturen på sommertiden. Sommertiden — ja, jeg mener den mildeste årstid der på stedet, når midnattsolen kaster sine stråler på Sydpolen, såvel som på Nordpolen.

Vi hadde alt klart til start, gikk bare og ventet på at værguden Celcius skulde krype høiere op. Jeg minnes en morgen — en av de første i oktober — mens vi satt ved frokostbordet, så sier Amundsen: «For alt hvad vi vet, er det mulig at våre konkurrenter allerede er på farten til polen, og kanskje langt fremme, og her sitter vi.» Straks var det en som svarte, at det hadde vel ikke noe å bety

når vi bare kommer til polen engang, før eller senere, så var det godt nok. Så blev det stille et øieblikk, et sånt resonnement kunde ikke passere upåttalt. Tausheten blev brutt, da en mente: «Kan vi ikke opnå å være førstemann på polen, er det ingen vits med hele foretagendet, ikke annet enn å hente en neve is, og av den slags har vi nok av her på stedet hvor vi er, vi behøver således ikke for den saks skyld å dra til Sydpolen.» — I samme nå var der en — la mig nevne hans navn — det var skieksperten Olav Bjåland, som høilydt og med fullt alvor sa: «Der sier jeg det samme, kan vi ikke være førstemann på polen, så må turen ansees som tapt og verdiløs, — forat så ikke skal skje, skal vi gjøre hvad vi kan og hvad vi formår, og jeg tillater mig allerede nå å rope et hurra for polen.» Da sa Amundsen: «Det er hjertelig godt å høre, at der er flere som er av samme mening som jeg.»

— Videre blev ikke diskusjonen ført dengang. Det var den beste frokost vi hadde på lange tider, med denne lille ekstraretten til.

Endelig engang kom da startdagen — den 20. oktober — og humøret var på høidepunktet. Starten var glimrende, det gikk utmerket dag for dag, men efterhvert som tiden skred frem, nærmet vi oss den dagen — som vi på forhånd visste ikke vilde falle oss lett å overkomme. Det var bestemt i planen at når vi hadde nådd det høieste av plataet, skulde vi skille oss av med 24 av våre hunder, da vi ikke hadde fødemidler til dem alle for lenger tid. Det var et



Helmer Hanssen fotografert på gaten i Tromsø med den kjære snådda i hånden.





Helmer Hanssen med sitt spann på polen.

kraft. Til tross for dette opdaget vi snart, at det gikk like godt nå som tidligere.

Den vanlige distansen blev tilbakelagt, og på samme tid som før. Med sang og dans nærmet vi oss polen — med 15 kvartmil pr. dag.

Den 14. desember blev det dobbelt gledesdag. For det første: Vi hadde nådd polen, det mål som alt var satt inn på å nå frem til. Det som vi først foretok oss efter ankomsten, var å plante flagget, på opfordring grep alle fem om stangen og plantet det — ledsaget med de få og hjertelige ord: «Så planter vi dig, du kjære flagg, på Sydpolen, og gir sletten navnet Kong Håkon VII's vidde.»

Talen var ikke lang, men den kom fra et opriktig hjerte.

Hittil har vind og sno vært oss stadig imot, — bare den tanke å få ha vinden efter sig på hjemturen, gjorde så godt, at man i drømme allerede så sig tilbake på Framheim.

Da vi hadde inntatt vårt middagsmåltid, blev vi atter overrasket av noe helt uventet. Bjåland kom frem med et etui, fylt med fin-fine sigarer, da hver mann hadde fått sin

trist og tungt øieblikk, da denne handlingen måtte foretas. Det syntes nok å være en ringe takk for lang og tro tjeneste.

Efter å ha lagt den tunge dagen bak oss, drog vi videre med sterkt redusert trekk-



Farvel til «Polheim».

sigar, var der flere tilbake i etuiet, dette overrakte han til Amundsen og sa: «Dette skal du ha — til et minne om polen.» Etterpå holdt han en tale i anledning av dagen i meget velvalgte ord, og i et strålende humør — lot han tepet falle — viste frem for oss både fortid og nutid, og med de aller beste utsikter for eftertiden, for vår hjemreise. Denne dagen var i sannhet en høitidsdag, som en ikke glemmer så lenge en lever.

Nå var Sydpolen nådd, det tunge taket som måtte tas — før en fikk begynne på Nordpolsturen. Nordpolen var den oprinnelige bestemmelsen fra første dag av.

Roald Amundsen var mannen, og den eneste mann, med kraft og med et ukuelig mot, og en Dovresterk vilje, som påtok sig dette taket. Han ikke alene bare tok byrden op, men han bar den helt frem til ære for sin nasjon. Da han hin dag på Madeira gjorde sine deltagere kjent med sin hemmelige plan, begynte han med å si:

«Jeg har noe på hjertet som jeg må fortelle dere førenn vi går herfra. Det er at jeg har bedradd dere alle sammen, men ikke bare dere, jeg har bedradd hele min nasjon. Grunnen er den: Jeg maktet ikke å oparbeide midler tilstrekkelig

nok til den 4 à 5 års lange nordpolstur. For å utføre denne tur, må vi legge veien sydover — ikke bare rundt Kapp Horn — men vi må rundt Sydpolskalotten, så tenkte jeg, når vi er i så umiddelbar nærhet av Sydpolen, så stikker vi en tur innom der, muligens kunne der være noe å gjøre — i såfall — da kunde det falle lettere å skaffe midler til en Nordpolsferd. Altså — først til Sydpolen for å komme til Nordpolen. Denne planen er mere enn et år gammel. Jeg hadde bare en eneste en inntil nå, som jeg kunde betro dette til. Skulde det derimot vært alment kjent, så var vi blitt stoppet og holdt tilbake. Derfor måtte vi sant å si, stjele oss ut av vårt kjære hjemland. Nå er vi så langt derfra, at ingen kan få tak i oss, før vi kommer tilbake.

Dette er det jeg betrakter som et bedrageri.

Er der noen blandt oss som ikke har lyst til å følge denne ruten, er der anledning til å få gå hjem herfra idag, og de som finner planen gjennomførlig, fortsetter videre.»

Da kom det uforglemmelige øieblikk — som en tordensky fra klar himmel — da han spurte hver enkelt mann, og svaret fikk han til sin fulle tilfredshet. Er ikke dette noe som er verdig en eftertanke.

Tenk — en må stjele sig ut av landet for å få utført et hederlig arbeide — ikke for egen vinnings skyld — men utelukkende til nasjonens fremme og ære.

Hadde ikke Roald Amundsen før den tid, vist sin nasjon — og den hele verden — hvilken evne han var i besiddelse av, hadde ikke han engang før utført en bedrift, et foretagende, som andre nasjoner har ofret millioner av kroner og mere enn hundre menneskeliv, uten å opnå det gjennomført. Spørsmålet kan ikke besvares med annet enn et overbevist og hjertelig — ja og atter ja.

Jeg minnes så godt første gang jeg traff Roald Amundsen. Det var i 1897, en sommerdag nede i Sandefjord ved Framnes verksted. Vi var den gang styrmenn på hver vår skute,

han på «Otaria» som siden fikk navnet «Belgica», som lå der for å gjøre sig sjødyktig for tur til Antarktik. Jeg var ombord i «Ino» som senere fikk navnet «Laura», som gjordes klar til Arktik. Jeg hadde brennende lyst til å se en skute som skulde til sydisen. Antarktik stod den tiden i min bevissthet som et redselsfullt sted. Det var strengt forbudt å gå ombord i «Otaria», men jeg passet et beleilig øieblikk og stjal mig ombord, og spurte den første jeg traff — efter styrmannen. «Jo det er mig det — Roald Amundsen.» Jeg tilkjennegav min nysgjerrighet, og han efterkom mitt ønske, viste mig rundt overalt, med største elskverdighet. Minst av alt ante jeg den gang at jeg 6 år efter skulde opleve i fellesskap med ham, dele både tykt og tynt — vått og tørt, i et tidsrum av vel 18 år. Et samvær jeg aldri kan glemme.

Roald Amundsen er den største og beste sønn landet har fostret. Derfor må hans navn — og hans minne få sin plass på sagaens blad, innrisset med ildskrift.

Minnet om Roald Amundsen er det kjæreste jeg har fra Sydpolsferden.

*Helmer Hanssen.*

# STORM OVER GRØNLAND

HAN SOM EROBRET EIRIK RAUDES LAND  
FRA LUFTEN

AV ODD ARNESEN

Enkelte mennesker skiller sig skarpt ut av den «gemene hop» — det kan skrive sig fra rent personlige egenskaper de eier som mennesker, eller de kan være så helt spesielt dyktige, ha nådd en topp som vi andre almindelige dødelige bare drømmer om. Det er mennesker som står risset i ens tanker og sinn for alle tider, mennesker en savner hvis de er borte, fordi de på en eller annen måte gav en mot på livet ved sitt eget eksempel. Folk som fikk utrettet noe — ikke for sig selv akkurat, men for landet eller en betydningsfull sak. Til disse få utvalgte hørte marineflyveren Erik Storm, vår første luftkartlegningsflyver, en kar som allerede med sine 28 år — da han fløi den rødmalte Lockheeden «Qarrrsiluni» (Hvalens sjel) i Eirik Raudes land sommeren 1932 — hadde prøvd litt av hvert på forskjellige kanter av kloden. Sjømann var han allerede i ung alder som så mange andre nordmenn, flyver blev han i 1927, vi finner ham en tid som styrmann på hurtigruten i det kronglete farvannet på kysten, han fór som matros i Amerika-farten, og noen turer var han i Østens fjerne farvann. En vinter dukker han op som leder av politiopsynet under de store sildefiskeriene vestpå. Det hendte fra tid til annen at han måtte ilegge fiskerne ganske svære mulkter for en eller annen forsyndelse eller et løvbrudd, men slik optrådte Erik Storm, at han likevel var fiskernes venn. Som femtenåring gikk han den første arktiske skolen på Svalbard under



professor Werner Weren-skiolds ledelse — han var altnuligmann på den turen og opererte ikke minst som kokk, en egenskap som skulde komme godt med Grønlands-sommeren 1932, da han måtte agere lærer uti kokekunsten for undertegnede, som var helt grønn i dette krevende yrket. Vinteren før han og vi strøk vestover til det eldgamle norske landet, var Erik Storm lærer ved Sandefjord Sjømannsskole, hvor han hadde elever fra 18 til 50 år.

Det gikk lenge frasnagn om Storms norskundervisning ved skolen. Undervisningen var ikke nettop lagt an efter småskolemønster. Han lærte blandt annet elevene sine at for-mene De, Dem og Deres brukes til høflig tiltale — «for eksempel,» sa Storm til elevene, «Gå Deres veil»

Da Erik Storm sommeren 1932 skulde forberede flyvnin-gen på Grønland var han og hans strålende mekaniker, Bjarne Larsen, ute og fløi med kartlegningsmaskinen som hadde en ganske pen fart, og som krevde nokså bra med plass til landingen. De to skulde gå ned på Gardermoen. Plassen var i korteste laget, og dertil dukket det en grøft op i siste liten. Ombord hadde de det verdifulle fotografi-apparatet, og flyet kunde bli crashet før de visste ordet av det om de ikke stoppet før grøften tok knekken på dem. Mekanikeren skrek noe om grøften til Storm. Flyveren skrek tilbake: «Hold kjeft, sitt ned — redd er jeg sjæll!» Nå, det gikk jo bra, men hadde det ikke sittet en tipp-topp flyver ved spaken, så kunde det lett ha endt med en ulykke. I forbindelse med Storms uttalelse ved denne anledning kan



Erik Storm entrer kartlegningsflyet.





Fotografen Bundermann med de dyre fotoapparatene som hver dag kartla store områder.

det nevnes, at vi senere snakket sammen om det å være redd eller nervøs. «Hvis en skulle være ærlig,» sa Storm, «så er alle flyvere mer eller mindre redde. Vi er ikke slike helter som dere avisfolk gjør oss til.»

Det var et høist forunderlig pinnsvin av en båt som drog vestover Nord-Atlanteren sommeren 1932. Slikt pikk og pakk har «Polarbjørn» aldri trukket avsted med: to fly, dueslag, ekstrabåter som var hengt utenpå hverandre, vel halv hundre mann som skulle «gjøre» Grønland noen sommermåneder — karttegnere, hydrografer, flyvere, luftfotografer, zoologer, botanikere, fangstfolk, radiomenn, journalister og en maler.

Hvad gikk vi alle sammen til? Skulde vi klare de oppgavene vi hadde satt oss? Det kom blandt annet an på værgudene. Særlig for oss som skulde ligge i flyveleir der borte. Og her gjaldt det sannelig å nytte tiden bra. «Polarbjørn» hadde ikke mer enn så vidt kastet anker, før en av båtene gikk på vannet, og flyverne var i land for å kikke på de stedene det kunde være tale om å bruke som flyplass. Rett sør for Myggbukta — «hovedstaden» i Eirik Raudes land — fant de et utrolig område med gammel havbunn, klinkende hard og fin sandbunn. Den største lengden var hele 3500 meter og største bredden 1500 meter. Kunde vi vente noe finere oppe i ødemarken? Det er nok ikke uten grunn amerikanerne tenker på å legge flyplasser der borte.

Flyver og luftfotograf samarbeidet godt under de lange og dristige flyvetoktene.

Det var et hell for oss at vi hadde en leir- og en ekspedisjonsleder som Erik Storm. Han var kraftig og sterk — tok





De fem mann som befolket flyverleiren: Forfatteren, sjefspiloten Erik Storm, annenflyver Aagenæs, mekanikeren Bj. Larsen og fotografen Bundermann.

godt i når det gjaldt, selv den minste ting gjorde han, bare det var noe nyttig eller gagnlig for ekspedisjonen. Var det noe som gikk på tverke, så fór han ikke op, men begynte å plystre eftertenksomt, likesom for å berolige sig selv og andre. Aldri hadde vi følelsen av å være underordnede, kommanderte ekspedisjonsdeltagere, alt gikk av sig selv, takket være nettop Erik Storms glimrende lederegenskaper. Han var kamerat og venn. Hjelpsom til det ytterste. Når luftfotografen frøs i kuldegradene i 3500 meters høide, så overlot Erik mannen sin islending. «Jeg kan ta noe annet,» sa han. Da mekanikeren fikk ødelagt støvlene sine, så Erik dette og gav ham sine egne støvler. «Jeg har noen andre,» sa han. Han passet også på at flyveren Aagenæs byttet skjorte i hvert fall annen hver uke. «Nå får du ikke lov til å gå lenger med den skitne skjorta, se her, ta en av mine!»

Dette med Erik Storms kokekunst kom såre vel med denne flyvesommeren på Grønland. Forfatteren av denne artikkelen skulde agere kokk i flyveleiren, men da mine kunnskaper



«Polarbjørn» strittet som et pinnsvin da den stakk til sjøs med bl. a. to fly ombord.

i kokekunsten var temmelig lik null, var det nesten livsfarlig å slippe mig til gryter og kar og det som skulde op i dem. Erik Storm hadde like godt lag med spaken i flyet og pedalene i kabinen som tilberedningen av moskuskjøtt som biff eller fersk suppe, eller om det gjaldt dessert laget av boksefløte og andre ingredienser.

«Men bevarremigvel,» kom han settende en gang jeg stekte moskusbiff i hauger, «å er'e du lager for tørrfisk? Nei, du må ha saus til — vi er da ikke uciviliserte kannibaler.» Og så blev det et kursus i sauslagning med en brunet sukkerbit i pannen og andre ting oppi.

En annen gang stekte jeg poteter i leirkjøkkenet nede ved sjøen, hvor drivisen seilte utenfor.

«Nei, men å jøss å er'e for e jomfru du steker til? Det er jo bare en klatt poteter i bunn — det blir hverken fugl eller fisk eller poteter. Vi er da fem voksne menn, og vi skulde vel ha en potet hver i hvert fall. Nei, måk på — haug på haug, så pannen blir stappfull. Slik —» og så måkte han alle potetene oppi. «Du tror ikke de blir stekt, men det er nå det de blir, og det i dag. Så må du røre slik.»

Og potetene blev virkelig stekt, bra stekt, rene delikatessen.

Kokken melder en dag av til sjefen at lederen ombord i «Polarbjørn» har bevilget oss hele 10 flasker øl til fem mann til to måneders ophold i land. Det er et stort spørsmål hvad en skal gjøre med all denne herligheten. Tar vi en flaske pr. middag, så rekker det altså til ti middager, og ordner vi det slik at vi bare tar en flaske hver høitidsdag, så skulde det klare sig sommeren gjennom. En får lære å snu sig der det er lang vei til bryggeriet.

«Ti flasker,» sier sjefen, da han får forelagt det høiviktige spørsmål. «Det blir akkurat to middager — en flaske pr.

mann. La oss se til å bli kvitt dem, så slipper vi å grublisere noe mer over den saken.»

Erik Storm og luftfotografen, Max Bundermann, skulde fly over farlige strøk, over tusener meter høie fjell, isbreer og dype daler, uveisomme og fæle steder, ja, måtte de ned på grunn av motorstopp, var det neppe mer enn en utgang på det hele om de befant sig innover i fjellene. Det var en slags sikkerhet for dem å ha med sig litt reserveproviant om de tross alt skulde slippe fra det med livet. En del kjeks og sjokolade hadde de to fått av undertegnede, og det blev omhyggelig stuet vekk i flyet. Det var fristende mer enn en gang å ta sig en bit, men all herligheten blev liggende på sin plass inntil siste turen var undagjort. Da laget vi fest på det alt sammen.

Arbeidsdagen tok til meget årle morgen. Eller skal vi kalle det natt? Jeg vet ikke hvad leserne synes om å starte dagen klokken 3—4 på morgenen? Men så er jo også polarnatten noe for sig selv i all sin prakt når været er tipp topp. Lyst dag som natt, en evighøi himmel som løfter naturen og mennesket mot den veldige himmelbuen. Kokken skulde ha kaffen og maten klar før starten. Det var bare en morsom jobb — en hadde da en svak følelse av å gjøre noe nyttig. Mekanikeren hadde gått over motoren før starten, varmet den godt op, for her måtte alt være skråsikkert. Han lyttet til duren — jo, sangen var i orden. Storm og luftfotografen krabber op i sin røde ganger, og snart suser de avsted bortover den over 3000 meter lange sandsletten. Der er de på vingene.

De to skal op i 3500 meters høide og der har de kuldegrader, så de har pakket på sig så godt de kan, men de skal



En dag blev Storm overfalt av en krenket terne, som ikke likte rivalen i luften.





Det var ikke noe transportbyrå som kunde besørge flytningen av leiren op i åsen.

arbeide også — det gjelder derfor å ha litt armslag. Luftfotografen kan bevege sig litt inne i kabinen mens han steller med sitt dyrebare fotoapparat, som tar luftbilleder kvikkere enn noen kanonfotograf og formelig eter land. Storm er det verre for — han skal passe pinlig nøiaktig på at de holder den absolutt bestemte høiden, kursen må være riktig

— ingen avvikelser, billedene skal dekke hverandre mest mulig. Det blir å sitte pal i førersetet time efter time, helt urørlig. Sannelig er det godt å komme ned på bakken igjen og strekke bena. Mens vi har puslet med vårt husstell i leiren, skrelt dagens poteter, vasket op, ryddet op i teltene o. s. v., så har disse moderne landnamsmenn kartlagt flere tusen kvadratkilometer land, områder som intet menneskelig øie før har skuet.

Flyverne nøier sig ikke med det vi kaller pent vær — høi himmel og sol. Dukker der op den minste lille skyflekken, så er været ubrukelig — de er svært kresne slik, flyverne. De må ha det mest patente vær og absolutt knudsens skyfri himmel for å ta sine feilfrie bilder. En aldri så liten sky mellem flyet og bakken dekker landet eller gjør billedet uklart, og her skal det bare være prima-prima saker. Det er derfor ikke så underlig at vi går og titter og titter på været intensere enn alle andre. Og polarsommeren er jo kort også, så det gjelder å nytte tiden til det ytterste. En skvett varm kaffe smaker godt selv om den kanskje er tynn eller muligens er den blitt for sterk. «Den er all right den,» sier Erik Storm for å være hyggelig. Mens de to sitter der med kaffen, prater de om dagens hendelser i luften og planlegger allerede neste tur. De to er hissige som kleggen når det gjelder den store opgaven de er stillet overfor. Samarbeidet er ideelt — de er som skapt for jobben begge to.

Vi er redd tåken skal komme og sette en stopper for hele arbeidet. Derfor peiser også de to på så hårdt de formår.

Kikker vi innover i fjellheimen, så virker den nok imponerende og vakker i all sin velde, men det er ikke fritt for at vi også får en beklemmende følelse av avmakt og litenhet — ikke minst mens flyverne våre seiler i stor høyde der inne uten at vi ser dem eller kan løfte stort mer enn en lillefinger om noe skulde gå galt. Radio har de to ikke med sig — ikke vi nede på bakken heller. Så en dag får vi virkelig føle hvad det vil si å vente på flyverne som skulde vært her for en times tid siden. Det blåste op — mer og mer — ute fra havet og innover land. De vilde få motvind på hjemveien, og bensinen rakk jo ikke til evig tid. Vi tre, som var tilbake i leiren, forsøkte å beherske oss, snakket ikke om de to andre, lyttet forsiktig etter motordur når vi trodde oss ubemerket. Kanskje det var lettere å lytte oppi åsen? En fikk ta med sig vassspannet for likesom å hente vann oppi bekken. Der blev en stående og lytte og lytte, spent til det ytterste. Der er det noe dur. Nei, bare bedrag. Men der da? Det stiger og stiger. Nei. Mens en står der og lytter står plutselig mekanikeren ved siden av en — han er ute i samme ærend. Ingen sier noe — bare lytter. Det begynner å knipe riktig stygt. Da med ett durer det mot en, og nå er det ikke til å ta feil av. Det er de to luftkartleggere som seiler inn over oss og lander der nede på sandsletten med bare en bensinskvett i behold. De har til og med et fint resultat med sig hjem — 7000 kvadratkilometer land i foto-apparatet.

Det hender ett og annet under en slik sommertur til Grønland. Tidlig en morgen kartleggerne skal fly avsted



Koketeltet hvor forfatteren gjennomgikk et husholdningskursus under Storms ledelse.





Storm var ikke den som forsømte morgentoiletet, selv under primitive forhold.

og motoren varmes op, tar det plutselig til å brenne i forgasseren. Mekanikeren er kvikk i vendingen og skriker op til Storm i cockpiten: «Forgasserbrann! Det brenner!» Storm fikk i en fart langet ned det kjemiske slokningsapparatet, og med fire-fem sprøit var ilden slokket. Vi pustet lettet alle sammen. Til alt hell stod flyet slik at vinden blåste fra skroget — hadde det vært vendt den andre veien, kunde det lett tatt fyr i flyet, og så hadde vi stått der temmelig tomhendt. Det meste av kartlegningen stod nemlig da igjen. Dag efter dag — grå himmel, tåke, skybanker. Nettop fra disse tunge dagene husker jeg særlig Erik Storm — da viste han sin rette storhet.

Det er lett å være glad og munter i en lys tid, men når de vanskelige dagene dukker op, skal mannen vise hvad han duger til. Men Erik Storm lot aldri et tvilens eller mismotets ord falle, selv om det nok var andre som ikke var så muntre til sinns i leiren. Han besatt sjømannens syn på sakene — en fikk ta det slik det kom. Det var å gå og kikke på været. Pent vær og pent vær er altså to vidt forskjellige ting når en luftkartlegger og når en skal gå en spaseretur. Men så plutselig en dag hadde vinden ute fra sjøen feid alle skyene vekk, og den mest tindrende blå himmel noen luftkartlegger kunde ønske sig, lyste over en. Og der blev

Den første leiren på flyveplassen — den blev senere oversvømmet og måtte rømmes.

kartlagt som aldri før. Hvert minutt blev nytt, motoren durte sent og tidlig, og de to kartleggerne klarte opgaven: 30 000 kvadratkilometer — nytt land kan en kalle det — blev fotografert, nye daler og nye vann, nye fjelltopper og nye jakterreng, alt sammen skulde karttegneren ved teğnemaskinen senere trylle



frem av fotografiene, ja, på grunnlag av disse kunde han til og med vise hver en bresprekk, flyverne hadde fart over! Ukene på Grønland gikk så altfor fort — det var spenning og liv, riktig noe både for flyvere og journalister, ja, for noen hver.

\*

Årene gikk — ikke flere enn fire forresten. Så en sommerdag i 1936 bragte telegrafan et sorgens budskap fra Sognefjorden: D. N. L.s tremotors fly «Havørn» hadde fløiet rett i fjellveggen — flyverne og passasjerene omkom. Den ene av flyverne var Erik Storm som nettop i den tiden gikk inn for den nyskapte norske trafikkflyvning med all den iver og tro som er ildsjeler egen. Dagen før hadde jeg like etter en flyvetur med «Havørn» på Nord-Norgekysten trykket Erik Storms hånd. Stø og sikker, herdebred stod han foran mig, godmodig og hjertelig som han alltid var. Fortsatt god sommer hadde jeg ønsket ham og Ditlef Smith — også en av «Havørns» førere. To prektige karer! Bare 15—16 timer etter dette møtet skjedde ulykken med all sin opskakende gru — en ulykke som grep oss alle sterkt den gangen, og som har satt dype spor og sterke savn etter sig, en ulykke som kanskje målt med dagens mål ikke var av de store, men som likevel har festet sig i våre sinn, fordi de, som var med ombord, hørte til dem som ikke var oss likegyldige, men tvert imot var elsket og avholdt i vide kretser for sine ypperlige egenskapers skyld.

*Odd Arnesen.*

# EVENTYRFERDEN MED MOTORSKIBET «ELISIF» LANGS SIBIR-KYSTEN

ET BLAD AV NORSKE SJØFOLKS HISTORIE

AV KAPTEIN THEODOR JENSEN

Mars *kan* være avskyelig. Den har likesom privilegium på å kunne skifte mellom smilende sol og gråkolde dager med snekave, storm og utrygt vær i det hele. Den hadde tatt på sig sin mest gretne maske, da vår lille, men høist eiendommelige ekspedisjon den 28. mars 1928 startet fra Stathelle (Brevik) med motorskibet «Elisif» for Seattle via England. Som førstestyrmann fikk jeg som min første opgave å ta mig av mannskapet, 12 i tallet og for det meste Breviksfolk. Det var kjekke karer, robuste, hårdføre og virkelige seilskibsfolk, hvad vi i høi grad kunde trenge ombord i «Elisif», som var kombinert seil- og motorskib.

Nordsjøen møtte oss med stiv kuling av sydvest med svær sjø, så vårt lille fartøi slingret som et nøtteskall, men stemningen ombord var allikevel den aller beste. Der rådet en egen stemning for ikke å si spenning over det hele, for det var jo en sjeldenhet, at en norsk 1000 tonner gav sig ut på en slik eventyrferd. Seilene gjorde god nytte, de gav skibet en stødigere gang på samme tid som de øket farten.

Besetningen bestod, som nevnt, av 12 mann: kapteinen (Even Larsen), to styrmenn, to maskinister, stuert, messe-gutt, smører og fire mann på dekk. Alle sammen kjekke folk, som kunde ta selv de meget vanskelige situasjoner som ekte sjømenn. — Med hensyn til byssen så oplevde vi at det endog går an i hardt vær å svi flapskausen uten at selv

dette kunde ta humøret fra oss tolv, som hadde gitt oss ut på denne vågsomme ferd.

Det blev en reise på hele 47 dager via England til Panama i første omgang. Alle som har pløiet havet på de grader vet, at særlig på denne del av kloden er menneskene oplagt til å ha et stille oppgjør med sig selv. — Hele verden med sin nervøse travelhet, det altopslukende jag efter penger, ære og anelse er så langt borte. Den store, mystiske uendelighet kommer en nærmere inn på livet med sine spørsmål og sine krav. Sirius i syd hilser dig med sitt klare, rødgule øie og gir dig en anelse om at snart befinner du dig under Sydkorsets tegn. I øst prydes himmelen av Orions imponerende stjernebillede, og på nordhimmelen strever Karlvognen med å holde sig oppe over horisonten for å gi dig et siste vink om at her oppe ligger ditt hjem, hvor du har dine kjære og hvor minnene fletter sig sammen om et navn, et bilde av mor eller om en opplevelse som vil få betydning for hele ditt liv. — Officeren på broen, mannen forut på utkik, båtsmannen på dekk — alle sammen glir inn i en stemning, som bare havets sønner kjenner, og som har gitt dem et gemytt mere ømtålig og mottagelig for inntrykk enn hvad folk i andre stillinger som regel får.

Med hensyn til farten så hadde vi selvfølgelig mest nytte av vår 320 hesters Bolindermotor. Men seilene hjalp også godt til. — Den 17. mai klokken 10 formiddag kom vi inn på Colon red med alle flagg oppe. Ved innløpet møtte vi en norsk fruktbat, som på en vakker måte besvarte vår hilsen. Men der blev nok ingen festligheter for oss. Det gjaldt å fortsette reisen op kanalen hurtigst mulig. Ved 9-tiden om kvelden ankret vi på Balbao red. Her gjaldt det brenselsforsyning og en grundig overhaling av motoren, som tok oss hele 9 dager. Så bar det videre til *Seattle*, hvor vi ankom 30. juni, losset kokslasten i en fart og hastet videre nordover, for det var allerede sent på året. I *Seattle*

bodde ekspedisjonens redere, så her blev almindelig landlov, penger og fest. Følgene av alt dette blev dog ikke verre enn at vi i hast inntok stykkgoods for Sibir og var sjøklar den 9. juli. Ved 6-tiden om morgenen tok vi det siste farvel med våre venner i Seattle og stevnet ut i Stillehavet, dypt lastet bl. a. med olje- og parafinfater. På toppen av dekklasten hadde vi fire lektere på 25 tonn, fire motorbåter og seks prammer. Det blev en anselig høide på dekket, men skuta vår klarte påkjenningen godt.

I Seattle hadde vi fått påmønstret tre nye menn, en telegrafist, en islos nr. to, samt en «kjentmann», som skulde forestå handelen med eskimoene. Lasten var solgt til russerne, og vi skulde ta med tilbake skinn av sel, hvalross, rev og isbjørn. Fine varer for markedet i Seattle.

Vi hadde en heldig reise til Aleuterne, bare et par dagers storm og regn. Fra Unimakpasset (begynnelsen av Bering-sjøen) til Sibir derimot hadde vi stadig regn og tåke. Den 27. juli nådde vi frem til Lawrence Bay (Sibir), hvor vi også inntok en del last, samt fikk ombord en russer som skulde kontrollere vår tuskhandel med eskimoene, fordele lasten på Sibirkysten m. v. Vi fikk også med 9 eskimoer som losse- og lastearbeidere. Efter to dagers opphold i Lawrence Bay fortsattes reisen nordover i et hundevær — en storm som målte 8 m. i sekundet, og et regn som gikk tvers igjennem oljeklærne. Det var lenge ugjærlig å få tatt observasjoner, så vi måtte holde det gående med loddet. Strømmen var stri og brysom, så vi hadde en hård tørn med å komme rundt East-Cape.

Den 1. august var vi klar av Beringstredet og tok fatt på Arktis. Omtrent 30 mil øst av Serdze-Kamen på Sibir-kysten møtte vi den første drivis. Kursen blev forandret, men isen stengte overalt. Fra utkikstønnen på stormasten — 70 fot over dekk — meldtes kompakt is så langt man kunde øine, det var således umulig å forsere sig frem langs





Bamsesfar på spasertur.

kysten. Her fantes en del sel, og hvalross i mengdevis, så vi hadde rikelig med ferskt kjøtt. Og eskimoene begynte allerede ved begynnelsen av Beringstredet å avlegge oss besøk — her oppe i isen kom de i mengdevis. De var selvfølgelig ute på hvalrossfangst, men nysgjerrigheten lokket dem til skuta vår. Vi hastet imidlertid stadig videre og snek oss frem i siksak så vi på tredje døgnet fikk Wrangeløya i sikte, ca. 25 mil av. Nu hadde vi utseilt ca. 200 mil fra Serdze-Kamen uten å være kommet vårt mål Irkaipi<sup>1</sup> (Nordkapp) nærmere. Der var bare pakkis og høie opskrudde ismasser overalt. Vi måtte tilbake samme vei vi var kommet.

På en strekning av 200 mil, som kunde vært tilbakelagt på et døgn i åpent vann, brukte vi 27 døgn. Under en voldsom storm den 7. august fikk vi en del av lasten beskadiget, deriblandt 200 sekker mel. Endelig den 9. august kom vi inn til Serdze-Kamen og ankret på redan.

### *En nordmann i Sibir.*

Her bodde 30—40 eskimoer samt en nordmann, en Tromsøværing, *Vold*, som hadde opholdt sig i disse ugjestmilde egne i over 25 år. Før sovjetstyret i Russland kom

<sup>1</sup> Den første russiske handelsstasjon vi skulde anløpe og losse varer.



til makten eide han et skib og drev med tuskhandel, trapping o. s. v., men det nye styre nektet ham å fortsette. Han var gift med en eskimopike og hadde flere barn, hvoriblandt en datter på 20 år var en ren skjønnhet, til tross for at farven lignet mulattens og fjeset røbet mongolen. Hennes far, Vold, hadde under en issprengning vært så uheldig å få begge hender avskutt. Da han entret vårt skib, veltet han sig over rekken som en hvalross på loffene, men spør om han klarte det. Vi hadde med oss kunstige hender til ham fra Seattle, og med disse kunde han skrive og skyte som enhver annen. Vi fikk et flott *skrevet* julebrev fra ham der vi lå innefrosset ca. 200 mil ut fra Nordkapp. Før han fikk kunstige hender skrev han med blyanten surret til armstumpen og skrev ganske bra, men han måtte ha hjelp til av- og påklødning. Vold var nu i femtiårsalderen, konen tyve år yngre. Han er omtalt både av Amundsen og Wisting i deres reiseskildringer fra «Maud»-ekspedisjonen og var til megen hjelp for disse. Vi avla selvfølgelig Vold og hans familie et besøk. Inne i teltet deres var gulvet, der hvor de sov, belagt med skinn. Der hvor de kokte maten derimot var det bare jordgulv. Ingen skorstenspipe selvfølgelig, røken trengte ut gjennom et hull i telttaket, og det var såmenn ingen behagelig røk, for de kokte med spekk.

Soveplassen var helt belagt med flatsenger, hvor mann, kone, barn og bikkjer lå om hverandre. Det tør hende at her var litt stank, men nesen er nu engang et meget tøielig organ, især når menneskene er født og opvokset i en slik atmosfære.

Ved festlige anledninger blev kokekar og annet skrammel fjernet, så der blev plass til dans og brytning, især brytning, som er eskimoens yndlingssport og selskapelige underholdning. Eskimostammen her kaller sig tsjuksjer — et folkeslag som utmerker sig ved sin grenseløse skittenferdighet. Der kommer aldri såpe på deres kropp. Da vi lå

innefrosset i ismassene, tok vi til oss en gutt av stammen. Han lød navnet Nils, som vi gav ham, og han var i 13-årsalderen. Nils fant sig i å bli opdresset med skikkelige klær, men da vi vilde *vaske* ham, hylte og skrek han som en gris under slaktning.

«Elisif» var en prektig skute, men den stakk for dypt, hele 18 fot og vel så det, så vi måtte holde oss 2—3 mil av land. Lengere inne var det isfritt, men langgrunt. Med en 12 fots dyppgående skute vilde vi kanskje kunnet komme frem og tilbake i sesongen. Nu måtte vi overvintre.

Sakte og stadig i siksak arbeidet vi oss vestover gjennom de svære ismasser.

Hver eneste dag hadde vi besøk av eskimoene som for sine isbjørnskinn og blå og hvite reveskinn vilde tiltuske sig te, mel, sukker og tobakk. Kaffe brydde de sig ikke større om. Vi forsøkte å gi dem syltetøi, men da griset de sig til verre enn et to-års gammelt barn. De levde mest av tørt brød med litt selspekk til. Et 12 tommers brød forsvant i svelgjet på en eskimo som en sviske.

All kommando måtte nu føres fra tønner i stormasten — ca. 70 fot over dekket — en ytterst besværlig affære da der måtte foretas kursforandring uavlatelig. Der oppe i tønner var der jo ikke noen maskintelegraf, så all kommando foregikk pr. fløite: 1 støt — høire ror, 2 støt — venstre ror, 3 støt — stopp, o. s. v. Når så hertil kommer at rormannen måtte stå i *hms* og styre med hånden, så vil enhver sjømann forstå, at det ikke var noen ønskejobb å ha rortørn ombord på «Elisif» under slike forhold. Men vi hadde mannskaper som kunde sine ting.

Tre-fire ganger daglig måtte vi gjøre skibet fast til bunnfaste isfjell. Vi sendte gjerne eskimoene ut med trosse og øks, og efter å ha hugget feste til trossen i isen blev der gjort fast — alltid med «slip-wire», som en mann alene kunne «la gå», når isen åpnet sig. Enhver chance måtte benyttes. Og

maskinen fikk selvfølgelig aldri tid til å bli kald. Vi var nå 3 grader nordenfor Polarcirkelen, det var lyst natt som dag — midnattsolen var herlig — men tåken gjorde at vi måtte være på'n til alle døgnets tider.

De ni eskimoene vi fikk ombord i St. Lawrence Bay, blev innlosjert i en av de store lektene på dekket, hvor de syntes at de hadde det likefrem komfortabelt. Særlig begeistret var de over en liten komfyr som blev satt inn til dem, for at de kunne ha litt å varme sig på når kulden satte inn for alvor.

Reisen fra Serdze-Kamen til Irkaipi (Nordkapp), som var vår første losseplass, tok oss hele 27 dager. Avstanden mellom disse to steder er ca. 200 eng. mil. Den 1. september kastet vi anker ved Nordkapp, ca. en halv mil av land, og begynte straks å losse det vareparti som skulde i land her, 100 tonn stykkgoods, hvorav en del til handelsmannen på stedet, en russer ved navn Dimitri. Han var en grei, behagelig mann å ha med å gjøre, talte flytende engelsk og var oss til megen nytte under vårt opphold, især som tolk overfor eskimoene. Foruten handelsmannen bodde her to andre russere, av hvilke den ene var gift med en kvinne fra Kolyma, den eneste hvite kvinne på flere hundre miles avstand. Hun var imidlertid like skittenferdig som sine eskimosøstre, kanskje vel så det. Levemåten her er ens for alle uansett nasjonalitet: Sel- og hvalrosskjøtt samt litt fisk, når den kan opdrives. Når disse russere besøkte oss ombord gikk det mest på tørt brød, akkurat som når vi hadde eskimobesøk. Å se disse folk spise selkjøtt var i sannhet noe som kunde sette en civilisert mave på en hard prøve. De *kokte* ikke kjøttet, bare varmet det op til spekket fløt op — da gled det ned i utrolige mengder. Vi skulde dog senere alle sammen bli nødt til å anvende smaken vår den veien og være glad til at vi hadde selkjøttet <sup>å</sup> ty til, da det slapp op med provianten. Og det merkelige var at vi efterhvert kom



Lettmatrosen henter vann.

til å like det. Men vel å merke ikke med den tilberedning eskimoene gav det. Selkjøttet må behandles og tilberedes omtrent som almindelig vilt: vannes godt ut i ferskvann, ligge et par døgn i sterkt eddikvann, atter utvaskes i ferskvann og så kokes minst to ganger for å få spekket godt ut. Da kan man steke, koke eller anvende selkjøttet som man vil, det smaker utmerket. Vår nye reder, mr. Swenson, var en ynder av sel- og hvalrosskjøtt, og spiste det med velbehag, selv om det var tilberedt på eskimovis.

Vår neste losseplass, Schaum-Bay, lå ca. 200 mil vest for Nordkapp, og det tredje sted, vi skulde til, Kolyma, lå ca. 250 mil vestenfor der igjen. Skjebnen vilde imidlertid, at vi ikke skulde nå frem til noen av disse steder. Da vi den 5. september lettet anker og gikk ut fra Nordkapp blåste det en frisk sydost, som holdt farvannet rent for is, eller iallfall såpass åpent at vi kunde forsere oss frem. Vi hadde altså en chance. Litt nord for kappet tok vi ombord en russer og en eskimofamilie, ialt 8 personer, som skulde følge med til Schaum-Bay. De hadde med sig ikke mindre enn 20 sibiriske hunder, noen viltre og sinte skapninger som var farlige å komme nær for andre enn deres «herskaper». Sig i

mellem sloss de til stadighet så busta føik, men overfor sin herre var de både lydige og trofaste.

Motoren var altfor svak til å presse vår tungtlastede skute gjennom drivisen. Da vi var kommet 5 mil fra Nordkapp og 3 mil av nærmeste land var det — stopp. Isen tok her bunnen, og den stadig tilflytende ismasse tørnet op efterhvert, så det hele blev kompakt is. Det skulde heller ikke virke opmuntrende, da de nyankomne eskimoer kunde fortelle oss, at der ikke fantes åpent vann i 100 mils avstand.

Vi forstod nu at vår skjebne var beseglet. Vi måtte overvintre. Dette inntraff den 6. september 1928 — ca. fem år efter at den siste «Maud»-ekspedisjon hadde måttet overvintre omtrent på samme sted. Bare et par dagers sydlig vind vilde ha hjulpet oss frem til Schaum-Bay. Men dessverre, den uteblev. Altså overvintre i disse polaregne med et almindelig koffardifartøi. Det er ikke svært mange utenom våre polarfarere som forstår hvad dette vil si.

Vi gikk da i vei med å treffe de nødvendige forberedelser for de mange og lange vintermåned. Alle seil blev fraslått, og alt tauverk blev nedkveilet og anbragt i forpiggen. Siden blev der efterhvert tatt de foranstaltninger vi var i stand til for å trosse polarfarernes farligste fiender: kulde og snestorm, hvis en da er på den sikre side med hensyn til provianten. Mat hadde vi nok av, det trodde vi iallfall.

Det blev kaldere og kaldere for hver dag. Våre passasjerer, de to innfødte familier, blev sendt i land igjen. Imidlertid hadde de to eskimoer benyttet tiden til å lage et par prektige hundesleder for oss, som vi fikk megen nytte av under overvintringen. Disse sleder lages av hårdt tre, bjerk og hickory, og sys sammen med selskinnsremmer. Der finnes således ikke en spiker i hele sleden. Før sneen kom bruktes jernbånd under meiene, men når kulden satte inn og



sneen dalte, blev jernbåndene fjernet og meiene smurt med vann, som straks frøs til is, og da gled de som de skulde være smurt.

De ni eskimoarbeidere som nu var overflødige, blev op-sagt og sendt hjem til East-Cape. De blev utstyrt med skinnbåt, seil, geværer, ammunisjon og proviant for en måned. Ennvidere fikk de utbetalt i kontanter 50 dollars. Vi ønsket dem en lykkelig reise til East-Cape og trodde, at alt var i orden. Men vi gjorde regning uten eskimoene. De ni herremenn, som nu var velstandsfolk, aktet ikke å reise hjem til East-Cape. De slo sig ned hos sine venner og venninner i den store eskimoby Nordkapp, hvor de levde i herlighet og glede på den medbragte proviant, og hos handelsmannen, Dimitri, fikk pengene ben å gå på. De festet vilt på te vann, sirup, citroner og meget annet godt for en eskimogane. Og da man hadde vært så heldig å få tak i en halv liter sprit, blev stemningen en dag så høi, at de røk på hverandre i vilt slagsmål. Menneskenaturen er sig selv lik over hele kloden. Eskimoene var svært glad i sterke saker, og de hadde intet imot å vise hvor grenseløst sterke de var, når alkoholen hadde kildret litt ved hjerneboksen deres.

Efter to måneders forløp kom våre ni venner tilbake til skibet — uten penger, uten skinnbåt, uten geværer og ammunisjon og med en tom mave. Alt var satt overstyr. Det føles som bekjent hardt for noen hver som har sett bedre dager, plutselig å se sig hensatt i fattigdom og nød, og eskimoene har ganske visst de samme triste fornemmelser når en slik katastrofe inntreffer, for de tilbakevendte herremenn var såvisst ikke noen strålende eksemplarer av slekten, da de denne gang entret «Elisif». Vi syntes synd på dem, dertil kom at vi var ansvarlig for folkene. Skibet underholdt dem nu i tre måneder hvorpå de atter blev utstyrt for hjemreisen, denne gang med slede og et hundespann med 10 dyr, samt proviant for en måned tillikemed annet utstyr for en



sledereise over land — ca. 300 mil. Vi hørte senere, at de var kommet vel frem efter en 30 dagers reise, det vil si henved tre ganger lenger enn nødvendig. Men eskimoen er ikke nervøs, han forhaster sig ikke.

*Eskimoene snyter på kjøpet.*

De før omtalte to store lektere på 25 tonn blev nu innredet til arbeidsrum, den ene til snekkerverksted, den annen til forskjellig arbeide. Denne ordning kom vel med, for der var liten plass ellers ombord.

Med hensyn til proviant skulde vi være godt utrustet. Vi hadde f. eks. 30 kasser poteter og 20 kasser løk, — preservekjøtt og fisk derimot var det lite av — og så hadde rederen bestilt 48 rensdyrskrotter av innlandseskimoene, som bodde ca. 30 mil fra kysten. Vi fikk imidlertid bare 20 av disse skrottene, og det gjorde et stygt skår i spiseseddelen. Eskimoene fortalte oss, at renen var rømt, — ja tro det. Det skal ha hendt, at selv en eskimo har gått utenom sannheten, når det gjelder forretninger. For oss blev tapet av de 28 rensdyr temmelig følbart, da vi blev liggende innefrosset i hele elleve måneder.

Potetene og løken blev gravd ned i sneen, hvor de holdt sig utmerket, men begynnere som vi var på området, ventet vi for lenge med å grave ned hele beholdningen, så en hel del av disse verdifulle matvarer råtnet bort for oss.

M/s «Elisif» lå innefrosset på  $69^{\circ}$  n. b. og  $179^{\circ} 40'$  v. l. i en avstand av ca. 5 mil fra Nordkapp — vest for dette. Skibet lå an s.s.v., og da der her omtrent til stadighet blåser nordvestlig vind, blev vi liggende nokså forkjært. Storm og snekave tvers på skibet gir dette en sterk påkjønning. Ved besiktigelse av lasten viste det sig at en god del av denne var utskjemt, så den måtte flyttes eller tas op på isen, et arbeide vi holdt gående hele vinteren.



«Elisif» i vinterkvarter.

Den 29. oktober (1928) forlot vår reder Mr. Swenson, skibet for å reise hjem til Seattle. Han reiste sammen med Sovjetrepresentanten Kavlin, som skulde overvintre i Kolyma, der ligger ca. 450 mil nordvest for Nordkapp. Mr. Swenson derimot hadde en meget lengere reise for sig. Han skulde som nevnt helt til Amerika — via Moskva. Altså en sledereise gjennom hele Sibir — en kjøretur på 3000 mil til nærmeste jernbanestasjon Irkutsk. Han medbragte vår post til Norge som brukte fire måneder på veien.

De to menn reiste med hver sitt hundespenn — 12 prektige eskimohunder for hver slede. Mr. Swenson, som vel å merke er amerikaner, kjørte sitt hundespenn selv, russeren Kavlin derimot måtte ha en eskimo til kjørekar. Dette skyldtes et kjøreeventyr russeren opplevde fjorten dager tidligere — bikkjene slengte sin herre av sleden og fór sin vei.

Da de to startet, hadde hvert hundespenn en sledelast på ca. 400 kg. Mr. Swensons 12 hunder var alle sammen utsøkte dyr, som var betalt med tilsammen over 2000 kro-

ner. Han sendte hundespennet tilbake til oss fra Kolyma, og vi hadde stor nytte av dette under vårt opphold i isen. Spannets «fører» var et usedvanlig vakkert, muskelsterkt, smidig og intelligent dyr. Det var utstyrt med løvemanke, og hadde ett blått og ett brunt øie. Alle de andre hundene adlød ham — villig, for ikke å si viljeløst. Han burde hete Roosevelt, sa folkene ombord.

Vinteren var nå satt inn for alvor med storm og snekav i sitt følge. Temperaturen holdt sig nede på  $\div$  30 gr. C. og derunder. Vi hadde strakt seil over en del av skibet og losset noe av dekkslasten over på isen for å få bedre plass. Når vi ikke var optatt med annet arbeide, laget vi oss sko og foretok skiturer når været tillot det. Med jakten var det bare så som så. Der var jo en del sel, og rev også — både rød, hvit og blå, men Sovjet hadde forbudt oss både å drive jakt og handle med eskimoene. Disse var utrustet med Winchester-rifler, kaliber 30-30, og de skjøt også adskillig land- og isbjørn, men vi fikk aldri chance til å felle noen. Bjørnen luktet forresten skuten og holdt sig på tilbørlig avstand. Det kan jo hende, at isbjørnen — efter hvad Wisting forteller — blir så sulten at den endog angriper mennesker. Bare ett eneste dyr blev felt ved skibssiden. Det var en hvit revunge, som vaktunden «Tull» hadde knepet og holdt fast til vaktmannen kom til og avlivet den. «Tull», som vi hadde arvet efter en russer, hadde mange gode egenskaper. Den var bl. a. fremragende flink til å finne frem i mørke og snetykke, og sterk som en liten bjørn til å trekke tunge sleder. Vaktmannen, Andreas Abrahamson fra Brevik, tjente godt på den lille revungen han drepte. Rederen betalte ham 25 dollars for skinnet.

Den voldsomme snestorm bragte oss et forferdelig arbeide med å holde skuten noenlunde ren for sne. For å redde roret og propellen fra å bli ødelagt av isen måtte vi holde åpent vann akterut i en omkrets av minst 12 fot. En mann

var helt optatt med dette arbeide. I månedene januar, februar og mars holdt temperaturen sig mellem ÷ 35 og 50 gr. C. Vannet frøs somme tider op til 5 tommer på en natt. Skruisen og innvannsisen var dog vår verste fiende, idet den forårsaket en voldsom drift i pakkisen og truet propellen — et angrep som vi møtte ved hjelp av øks og issager. Under dette arbeide falt en dag kaptein Larsen i vannet og fikk sig en «kold avrivning». Matros Sverre Knutsen og jeg var så heldige å få tak i trøien hans og drog ham op på isen. Klærne frøs naturligvis øieblikkelig til, så kapteinen vår stod der som en issøile, men han var en sprek kar. Efter å ha massert sig litt med sne spaserte han i sin isklødning ombord og forsvant i sin lugar. Her foretok han det fornødne for å bli menneske igjen, og en time senere var han i virksomhet igjen, som om intet skulde ha hendt.

Vår kullbeholdning skrumpet uhyggelig sterkt inn. Den utgjorde nu bare 150 hl. Som hjelpebrensel brukte vi op 500 sekker utskjemt hvetemel, som takket være førstemaskinistens opfinnsomhet blev anvendt til et slags primitiv oljefyring. På denne måten var vi sikret mot den fryktelige eventualitet å mangle brensel under vårt lange opphold her i isørkenen, hvor kulden ofte bragte termometeret ned på ÷ 50 gr. C.

#### *«Elisif» som handelsstasjon.*

Som jeg tidligere har nevnt var vårt skib lastet med mange forskjellige slags varer, bestemt for en del bebodde steder på Sibirkysten. Det var i sannhet en broket samling av nytte- og luksusgjenstander vårt «varelager» bød på, — helt fra gode fødemidler som mel, sukker, margarin (lard), skinke, ris, hermetisk frukt o. s. v. til dame silkestrømper, silkebluser, elegant undertøi, kåper, dresser, ur o. s. v., ja til og



med såpe (som naturligvis var bestemt for Kolyma hvor der bodde «fine» folk som vasket sig). Til eskimoene hadde vi med en hel del geværer og ammunisjon, — og tobakk ikke å forglemme. Vi kunde nu ikke komme frem til handelsstedene med lasten, hvorfor varemottagerne kom ut til oss, så der nede på isen omkring skuta vrimlet av russere, eskimoer og bikkjer. De besøkende kom til dels langveisfra og hadde hatt op til 500 miles kjøretur på isen. Der kom folk helt fra East Cape i øst og fra Kolyma i vest. Samtlige hundespenn var leid av Sovjet, som hadde interesse av å få varene frem. Det var en ynke å se, hvor utsultede disse dyrene var, og sårbente, så de kom slepende som vrak op langs skutesiden. Meget av dette skyldtes den feilslåtte seilfangst det år.

Kundene måtte vi gi husly ombord i vår før så trange og beskjedne bolig. Det er da ikke vanskelig å tenke sig hvorledes det efterhvert kom til å se ut i våre «gemakker». For det første hadde vi tettet igjen alle åpninger for å holde kulden ute — med undtagelse av døren. Utenfor denne laget vi et slags bislag av seilduk, hvor vi kunde få av oss litt sne, og hvor stuerten opbevarte brensel og drikkevanns-is. Gjennom denne trange passasje foregikk så all ferdsel ut og inn. Når jeg var så uheldig å møte en bepelset russer i døren, hadde jeg simpelthen å «rygge» til vi var kommet innenfor. Hvorledes vi hadde det innenfor i våre gemakker? Den eneste belysning her inne var parafinlamper. Alle ventiler var nemlig tildekket av is og sne, så der var ingen forskjell på dag og natt. Og luften kunde sommetider være reddsom. Det hendte at vi hadde 8—10 russere og eskimoer på besøk samtidig, og disse kom i sine svære rensdyrperler, som sjelden utsprer noen fin duft, når så hertil kommer en del skitne kroppor, som aldri har vært i berøring med vann og såpe, så er det forklarlig, at det kniset i nesen på noen hver av oss. Men det var ingen vei utenom. Herskapene

sov hos oss om natten, de lå rundt om på dørken, hvor de var minst i veien, og de syntes de hadde det herlig ombord hos oss. Alle sammen var begeistret over skibet og vårt besøk.

*Da stueren gikk på jakt.*

Den eneste som var alvorlig misfornøid med dette innrykk av fremmede var stueren, og det hadde han i grunnen også rett til å være. Han fikk en masse ekstraarbeide med å skaffe alle disse mennesker mat, og han kunde av og til være i et reddomt humør. Da gav han salver fra sig som ikke egner sig til å bli gjentatt på trykk.

Jeg har før nevnt at vi hadde en amerikansk handelsagent som het Pollister. Han skulde fordele varene, og det var av viktighet for ham å stå sig godt med kundene. Det blev derfor av og til voldsomme sammenstøt mellem agenten og stueren, når sistnevnte var altfor uhøflig under serveringen. Dette hendte især når slike ekstrajobber inntraff nettop som stueren stod ferdig til å begi sig på jaktutflukt. Stueren var nemlig en lidenskapelig elsker av jakt og annen sport. Denne hans lidenskap skulde en dag komme til å spille ham et slemt puss. Hans skibskamerater passet på mens stueren stod inne i byssa og strevde med middagsmaten, å fjerne 10—15 døde måker fra riggen og lempe dem ned på isen, hvor de blev opstilt ca. 100 meter fra skibet i en stilling som fjernet enhver tvil om at de var lys levende. Da opstillingen var besørget, gikk matros Abrahamsen bort i byssedøren og ropte: «Stuert, nå har du chansen til å skyte fugl, hvis du er rask i vendingen. Her står en hel flokk nede på isen.»

Stueren kastet sleiven og styrtet inn i sin lugar efter geværet. Imens hadde mannskapet gjemt sig bort og stilt sig på lur for å iaktta komedien. Den ivrige jeger krøp



forsiktig henover isen til han kom på skuddhold, og — så brente det løs. Den ene måke falt etter den annen, men merkelig nok blev alle de gjenværende fugl sittende rolig på isen, ikke en eneste gjorde tegn til å løfte på vingene — da begynte stuerten å ane uråd. Slukkøret, men rasende i sitt indre, gikk han tilbake til skibet hilst med et rungende hurra fra hele mannskapet. Den arme synder, Abrahamsen, ja alle de andre også fikk nok svi for denne genistrek. Det nyttet ikke å snakke til stuerten på flere dager, og det blev bare så som så med matstellet. Men omsider seiret den fornærmedes trang til selskap så han begynte å gjøre tilnærmelser.

Der var likefrem hungersnød blandt eskimoene det året på grunn av den minimale tilgang på sel, som må ha åpent vann for å livnære sig. Vi måtte ofte hjelpe til med mat, til gjengjeld hjalp eskimoene oss med å kjøre vekk sne. «Elisif» lå nemlig så godt som nedgravd av is og sne, bare baugen og mastene var synlige. Hundene sultet også, og de stakkarne kunde ikke si fra. De skrumpet inn og blev magrere for hver dag. Vi gikk da i vei med å lage hundemat i større mengder — kokte sammen ris og selkjøtt — og nedla i depoter langs isveien til Schaum-Bay, hvor flesteparten av våre besøkende fartet frem og tilbake.

Omtrent 5 miles fra skibet i nordlig retning var der åpent vann, og når eskimoene av og til tok en sel her, kom de alltid til oss med leveren, en ren delikatesse, som vi mer enn gjerne tusket til oss.

Den trådløse var selvfølgelig vår gode venn og trøst i ensomheten. Vi hadde daglig forbindelse med Nome og kom derved i kontakt med hele den øvrige verden. Vi fikk alle de viktige meddelelser, deriblandt budskapet om Amundsens død i Ishavet, som gjorde et dypt inntrykk på oss alle. Både handelsagenten, mr. Pollister, og islos Jocusen ombord hos oss var personlige venner av Amundsen fra hans



Sneen og isen formelig grodde opover skutesiden.

ophold i Nome. Som det vil erindres tok Amundsen to eskimopiker med sig hjem til Norge. Da Amundsen sendte disse tilbake til Alaska igjen, tok mr. Pollister sig av småpikene og besørget dem videresendt til deres fremtidige oppholdssteder. To ganger i måneden blev der sendt telegram til vår korresponderende reder, Larsen i Stathelle. Det var såmenn ingen billig fornøielse — 50 cent pr. ord. Juletelegrammer hjem måtte vi dog spandere, og alle sammen fikk svarteleggram undtagen messegutten og jeg. Men vi fikk dem 2 måneder senere pr. hundeslede fra Schaum-Bay. De var nemlig sendt over Sibir, blev mottatt av en innefrosset russisk damper «Kolyma» i Schaum-Bay og øieblikkelig sendt avsted med hundeslede, men russeren som kjørte, fikk et overhendig vær, så han brukte hele to måneder på veien. Han blev også nødt til å spise op to rensdyrskrotter som han hadde med til oss. Kjøreturen tar i almindelighet bare syv dager.

*En julefest i 45 graders kulde.*

Ved juletid satte det inn med svær kulde, op til  $\div$  45 gr. C. og med snefall, som trosser enhver beskrivelse. Det så ut som om snegudene tenkte for alvor på å begrave oss under de meterhøie snedynger. Dette hindret oss dog ikke i å foreta de forberedelser til den forestående julefest som på noen måte lot sig gjennomføre. Som før nevnt finnes der ikke noe som heter skog i denne villmark. Men som gode nordboere kunde vi ikke oppleve en julaften uten juletre, og så *laget* vi et sådant på følgende primitive måte: Et kosteskaft med fot på utgjorde stammen, og til denne blev der festet grener av jerntråd. Så blev hele treet klædd med grønt tøy og pyntet med kulørt papir fra fruktkassene samt en hel del lys og en tindrende stjerne i toppen. Vi laget to slike juletrær, ett til salongen og ett til messen for mannskapet. Og så pyntet vi opp så godt vi kunde med flagg — norske, amerikanske og russiske. Ved syvtiden gikk vi til bords, hvor der blev servert efter følgende

## M E N Y :

*Smørgrøt**Kokt røket skinke med surkål**Smørbrød med godt pålegg**Plommegrøt**Frukt — epler, appelsiner m. m.**Drikevarer: Isvann*

Efter aftens samledes alle mann i salongen, hvor der servertes portvinstoddi og hvor vi hygget oss under den aller beste stemning — ikke formedelst noen overflod av drikkevarer, for hele vår beholdning av disse varer utgjorde 1 — sier og skriver en flaske portvin. Men der rådet en god forståelse mellem alle ombord, og så faller det et eget festlig

skjær over slik samvær, når man for en liten stund kan glemme det daglige, trivielle strev — langt, langt borte fra hjem og fedreland. Musikkunderholdning hadde vi også, grammofon med en mengde plater til samt et «orkester», bestående av følgende tre instrumenter: Fløite, mandolin og «Komse» — et høist merkelig instrument, bestående av et kasteskaft på hvilket der anbragtes en tom blikkboks på midten, og over denne spentes fine metallstrenger som blev festet til endene av skaftet. Buen bestod av en lang trestikke med hakk i.

Nyttårsaften blev for oss en uforglemmelig dag. Vi sa farvel til det gamle, slitsomme år klokken tolv om natten med salutt, klokkeringning, fløitestøt og fyrverkeri, — lite anende, at det år vi gikk inn i, skulde føre oss inn i større eventyr og strabaser enn de vi hittil hadde oplevd.

Eskimoene stod som fjetret, de var helt målløse av forundring, muligens også en smule forferdet over hvad de så og hørte. Maken til «Christmas» hadde de aldri sett.

*Vi går inn i et skjebnesvangert nytt år.*

1929 markerte ikke sin inntreden med noen bedring i værforholdene, snarere det motsatte. Kuling, storm og atter storm og snekave uavlatelig. Det eneste lyspunkt i alt dette var at vi likevel tross alt nå gikk våren i møte, og med sommeren kom vår befrielse fra fangenskapet i isen. Den 17. februar kom solen igjen efter tre måneders «fravær». Første dagen hadde vi den bare en times tid, men det var nok til å skape lys og varme hos innbyggerne på «Elisif». Sundhetstilstanden hadde vært forbausende god hele tiden, når undtas litt forkjølelse.

I januar fikk vi besøk av en kvinnelig russisk læge som var på inspeksjonsreise for å undersøke sundhetstilstanden blandt eskimoene. Hun kom fra St. Lawrence-Bay og hadde

kjørt de 450 miles med hundespennet sitt selv. Damen kom meget beleilig for oss, da 2. maskinisten hadde kuttet en finger i ankermotoren. Damen blev anmeldt ved sin ankomst ombord på en meget dramatisk måte av vår lille Nils. Jeg satt i min lugar og skrev dagbok. Plutselig ser jeg et firkantet fjes i døren. Det var Nils. Han var et eneste stort smil, men kunde nesten ikke puste av bare sinnsbevegelse. Si noe som jeg forstod kunde han heller ikke. Så grep han til et middel som efter hans mening skulde være helt effektivt ved en anledning som denne: — han klemte i vei med å sende slengkyss til mig.

«Dette må visst bety kvinner,» tenkte jeg og gikk ut. Jo, ganske riktig, det var en statelig, kjekk, hvit kvinne, men noen skjønnhet kunde hun ikke sies å være. Uforferdet var hun imidlertid, som torde ta i vei på en slik reise hundrer av miles i denne isørken. Hun var i 35 års alderen, var fryktelig lærd og — ja hun imponerte oss alle, slik hun gikk der i overall og gjorde sitt arbeide, trossende både sne og kulde. Hun stelte så godt med annenmaskinistens hånd, at han blev rasende forlibt i sin læge. Han ønsket sikkert, at han hadde mistet flere fingre, så kuren kunde blitt langvarig.

Det viste sig at der var megen sykdom blandt eskimoene, særlig av venerisk art, — et onde som dessverre må tilskrives besøk fra den civiliserte del av verden. Og her oppe fantes ikke lægehjelp mellem East-Cape og Kolyma, en strekning på ca. 900 miles (omtrent som mellem Lindesnes og Trondheim). Og fremkomst bare ved hjelp av skinnbåt eller hundeslede.

### *Vi får besøk av flyvere fra Nome.*

I begynnelsen av februar henvendte vårt rederi sig til Sovjet og bad om tillatelse til å sende et fly fra Nome op til «Elisif» med proviant og medisin, og efter mange og lange



forhandlinger lyktes det å opnå et gunstig resultat. Man skulde virkelig få lov til å undsette et skibsmannskap som lå innefrosset i polarisen og som gikk i fraktfart med russiske varer til russiske undersåtter.

En av de første dager i mars var flyet startklart, man ventet bare på litt godvær. I hele åtte dager lå maskinen lastet, men værmeldingene gikk stadig ut på storm og snefokk. Imens strevde vi her oppe med å lage en landingsplass på skruisen, men det var en vanskelig oppgave. Ikke mindre enn tre ganger ødela snestormen den oparbeidede plass som vi la ca. tre miles fra skibet og som hadde et omfang av vel 100 ganger 50 meter. I hvert hjørne laget vi bål til veiledning for flyveren.

Endelig, den 9. mars kunde vi melde fint vær, og flyveren startet kl. 8 om morgenen. Han gjorde ca. 160 km. i timen, så vi kunde vente ham ved 12-tiden. Om formiddagen kjørte vi fire hundesleder lastet med 400 kg. reve-skinns ut til landingsplassen, varer som flyveren skulde ha med tilbake til Nome.

Det var stille, vakkert solskinnsvær. Termometeret viste ÷ 42 gr. C. «Elisif» var for anledningen flaggsmykket, og alle mann gikk i spent forventning. Flyveren skulde også bringe oss post hjemmefra, som vi ikke hadde hatt på 9 måneder. Vi stod samlet ved landingsplassen alle sammen undtagen stuerten og et par mann som måtte være ombord. Klokken blev 12, og den blev halv 1, men ingen flyver viste sig. Hele besetningen gikk da stille og tause ombord igjen. Bare kaptein Larsen, en matros og jeg blev stående igjen ved landingsplassen. Tiden gikk, og ingen flyver kom. Kapteinen og jeg blev enig om å kaste lodd om hvem av oss skulde gå ombord og spise middag, og loddet falt på mig. Jeg var neppe kommet halvveis, så hørte jeg motorduren over Nordkapp. Den var også blitt hørt ombord, og straks kom alle sledene i vill fart utover





Kaptein Theodor Jensen foran amerikanerens fly.

til plassen. Jeg forsøkte ved tegn å få dem til å stanse, men blev misforstått. Så kastet jeg mig på siste sleden, fikk grepet fatt i tauet, som var surret om reveskinene og blev hengende efter sleden på slep. Kjøderen hadde mistet piggstaven, så han kunde ikke få stanset hundene. Snakk om kjøretur! I en og en halv engelsk mil blev jeg på denne måten slept over *skeruis* og med en fart som bare herreløse polarhunder kan prestere i et slikt terreng. Da vi kom frem

til landingsplassen, var det ikke mange trådene igjen av benklærne, men hvad brydde jeg mig om bagateller nu. Bålene blev tendt i en fart, og så snart flyveren så røksøilene, begynte han å dale. Først fløi han rundt skibet og filmet, derefter tok han bilder av landingsplassen, og så gikk han ned mottatt med begeistrede hurrarop fra et takknemlig, hårdt prøvet skibsmannskap.

— Om han hadde post med?

— Oh, yes, plenty. Både brever og aviser . . .

Førerens navn var Wien. Han var selv innehaver av «Wien Airway Co.» i Nome, som trafikerte ruten Nome—Fairbanks (Alaska), hvilket senere blev solgt til Alaska Airplane Corporation med norskamerikaneren Carl B. Eielson som disponent. Den samme mr. Eielson som var med mr. Wilkins på ferden mellom Alaska og Syalbard på siden av Nordpolen og som senere forulykket under en undsetningseksedisjon til det amerikanske m/s «Nanuk» i Arktis høsten 1929.

Vi kastet oss nå over posten — aller først brevene naturligvis og så avisene, hvor selv et lite avertissement kunde være av stor interesse og foranledige en ivrig diskusjon. Jeg har engang oplevd ombord i et skib, at en av mannskapene fikk se sitt eget hjemsendte avertissement hvori han advarte kjøbmennene mot å gi hans hustru kreditt. Spør om det blev liv i ruffen.

Den kvelden blev det festet over hele skuta. Flyveren hadde med sig to herlige okselår og en hel gris. Det vanket derfor bl. a. biff med løk til aftens. Og mr. Wien fotograferte og filmet. Alt måtte tas med. Rundt om skibet så det i sannhet broket ut — opstablet store mengder av last, hist og her et telt, båter, lektene, prammer, oljefat o. s. v. Og den dagen hadde vi et usedvanlig stort besøk av tilreisende, så det hele så ut som en liten «landsby». — Alle sammen blev bevertet, og eskimoene hoppet og danset, — dette var jo i høy grad «Christmas». Alle våre festligheter kalte eskimoene for «Christmas».

Neste formiddag klokken elleve drog flyveren tilbake til Nome medbringende vår post og de 450 kg. reveskinn. Tilbakeveien klarte han på fem timer.

*«Elisif» går sin skjebne i møte.*

I de første dager av juni begynte vårtegnene å vise sig for alvor. Ved snesmeltningen dannet der sig vannpytter på isen, og da sprekkene i isen blev større for hver dag, gjaldt det å få reddet lasten ombord igjen. Nå begynte også fuglene å komme — ender, grågås, ærfugl og lom, — bevingede sommergjester i tusenvis, men ennu fant de ikke åpent vann i sjøen, så de måtte slå sig ned på innsjøene i land, som lå ikke mer enn en mils vei fra stranden.

Omkring 17. mai tok Pollister en tur ned til Serdze-Kamen for å besøke vår venn Vold, nordmannen som hadde mistet

begge hendene. Han tok ved den anledning med sig en hel del post fra hele mannskapet for videreforsendelse til Nome. Der var brever og en masse fotografier fra vinteropholdet. Så hender det uhyrlige, at den russiske tillitsmann på stedet stjeler eller kort og godt kaster vekk hele posten vår. Ikke ett eneste brev kom hjem til Norge. Derved gikk også en mengde verdifullt billedstoff tapt.

I midten av juli var vi ferdig med alle forberedelser til å forlate vår «vinterleir». Og endelig om formiddagen den 3. august kom «Elisif» løs og gled sakte og pent ut fra sitt isleie.

En eiendommelig følelse betok oss alle, da vi kjente skuta bevege sig under oss igjen. Vi hadde smult vann og vakkert vær, og kursen blev satt så nær Nordkapp som mulig, for handelsmannen der inne skulde ha ennu et lite parti varer. Hele den siste måneden hadde vi hatt daglig forbindelse med vårt rederis annet skib, m/s «Nanuk» som var på vei vestover med post og proviant til oss samt forskjellige varer til Kolyma. Vår reder, mr. Swenson, var ombord i «Nanuk» med sin attenårige datter. Han hadde nu tilendebragt en fullstendig verdensomseiling. «Nanuk» førtes av en nordmann, en Tromsøværing ved navn Harry Widding, som hadde fart i disse farvann i all sin tid, og som derfor kjente isforholdene bedre enn de fleste andre.

Den 5. august — to dager efter at vi var kommet løs, nådde endelig «Nanuk» frem til oss med proviant og post. Gjensynet med mannskapene på «søsterskibet» var likefrem rørende. Det er gildt å treffe venner og kjente hjemme, — her oppe i det store, kolde øde er det en begivenhet. Og de nyankomne var i høi grad forbauset over, at vi hadde klart oss så bra under overvintringen.

Neste dag satte vi motoren i gang for sammen med «Nanuk» å gå vestover til Kolyma. Alle våre venner på Nordkapp, russere som eskimoer møtte frem ved stranden

for å si oss farvel. Vi hadde jo delt så meget sammen i disse vintermånedene, som selv for de hårdføre folk på stedet var blitt følt som usedvanlig strenge og vanskelige. Under slike forhold knyttet menneskene inderligere sammen enn ellers, selv om det er meget som skiller rasemessig sett.

Isen var fremdeles svært pakket og vanskelig å forsere, så «Elisif», som stakk hele fem fot dypere enn «Nanuk», måtte holde sig lenger ute, minst tre miles av land. «Nanuk» hadde åpent vann nærmere land, og gikk forbi oss allerede to timer efter avgangen fra Nordkapp.

Vi gikk natt som dag for å benytte det gode været, men isvanskelighetene øket stadig, særlig var undervannsisen slem, og skuta fikk det ene hårde støt efter det annet. Vi forstod snart at dette kunde bli en alvorlig affære. Og ulykken uteblev ikke. Den 11. august var jeg på frivakten gått ned i min lugar for å ta en liten pust. Vi måtte jo henge i så å si døgnnet rundt. Plutselig hører jeg kaptein Larsens stemme: «Kom op øieblikkelig, styrmann, skuta er lekk.» Jeg fikk klærne på i en fart og styrtet op. Idet jeg passerte maskinen ropte jeg til maskinisten: «Har du merket noe vann i maskinen?» «Ja, styrmann, vannet fosser inn fra rummet,» lød svaret. Kommet op på akterdekket bad kapteinen mig undersøke om skaden var stor. Jo dessverre, hele forpiggen var full av vann, og det fosset stadig inn mere. Der blev nu holdt skibsråd, og vi bestemte oss for å sette skibet på grunn, for at det ikke skulde synke under benene våre. Det gjaldt jo også å få reddet så meget av lasten som mulig. «Elisif» hadde et stort hull på styrbord baug — ca. fem fot under vannlinjen, og med den fart vi nu gjorde kom vi land så nær som tre kvartmil. Men der stod vi også. Maskinen hadde hele siste timen gått alene for full fart, da ingen kunde være nede i maskinen da. Skuta seg inn over sandgrunnen, og vi blev stående fast, uten at skuta lettet sig en tomme. Men efterhvert som vannet trengte inn i

rummet, la skuta sig over og fikk 10 graders styrbords slagside.

Efter to timers forløp var «Elisif» full av vann, og dens skjebne var beseglet. Dette var unektelig en helt annen avslutning på vår slitsomme reise og vanskelige overvintring enn vi hadde tenkt. Men ingen kan undgå sin skjebne. Ulykken inntraff ved Cape Billings, vel 100 miles fra Nordkapp. Vi hadde 350 miles igjen til Kolyma. Der blev utsendt S. O. S. som blev optatt av to skib, nemlig «Nanuk», som lå fast i isen 10 miles lenger vest, og den russiske damper «Starvepool», som kom op til oss dagen efter. Den tok 30 tonn last samt en stor lekter og motorbåt, men torde ikke ta mannskapet. Den skulde nemlig fortsette vestover, hadde lite proviant og kunde risikere å fryse inne, — hvilket den også gjorde på tilbaketuren. Det samme gjorde «Nanuk». Der stod vi — helt overlatt til oss selv. Et tredje fartøi som hadde optatt vårt S. O. S., det amerikanske skib «Northland», kunde dessverre heller ikke forsere isen og komme oss til hjelp. Men skibets kaptein lovet å passe på oss, når vi kom nedover mot Beringstredet. Dette var jo forsåvidt et lyspunkt, men stillingen var alt annet enn lys. Vårt eget skib var viet til undergang. Her fantes hverken dykkere eller annen hjelp, som kunde redde «Elisif». Nærmeste civiliserte sted, Alaska, lå 450 miles unda. Landeveien var snebar og ufremkommelig. Selvfølgelig var der heller ikke tale om noen slags «vei». Et par mann som kunde bære en liten skinnbåt mellom innsjøene, vilde muligens klare å komme frem, men for oss var denne utvei stengt. Vi måtte ty til vannveien, hvor isen fremdeles lå pakket. Heldigvis var vi alle sammen friske, og fra «Nanuk» hadde vi fått mat for tre måneder, hvilket forresten ikke vilde rekke langt i tilfelle av en ny overvintring, det led jo allerede langt på året. Vi fikk imidlertid trøste oss med



at lykken vilde stå oss bi. En ting er imidlertid sikker, og det er at den båtreise vi stod iferd med å gå til, måtte ansees som enestående i sitt slags.

Vi holdt skibsråd, hvor det blev besluttet at en del av mannskapet skulde sette de to lektere i brukbar stand, mens de andre ved hjelp av de ti eskimoene som bodde her på stedet, skulde redde i land mest mulig av lasten. Dekkslasten som for det meste bestod av olje- og parafinfat, var helt uskadd, og da skibet hadde betydelig slagside, lå også adskillig last i rummet tørr og kunde berges i land, hvor alt sammen blev opstablet på en liten høide ca. 100 meter fra strandbredden og dekket over med presenninger.

Eskimoene på stedet fikk en livbåt, en del tøy og mat for å passe på varene til «Nanuk» kom tilbake fra Kolyma. Eskimoene som nå var blitt velstandsfolk, var elleville av begeistring, og det skal sies til deres ros, at varelagret blev omhyggelig passet. Basen, Akun, som hadde hovedansvaret, blev ekstrabelønnet med en kasse utskjemt melk.

Hver time var nu kostbar, det meste av sommeren var gått, så drivisen kunde når som helst sette ned fra nord og fullstendig stenge farvannet for oss. Dette vilde bety en ny overvintring — uten skib og med mat for bare tre måneder. Vi vilde i det tilfelle være henvist til å leve helt på eskimovis. Dette har våre polarfarere så ofte gjort, men vel å merke ganske anderledes utstyrt med klær o. l. enn vi var. Jeg kjenner ennu kuldegysninger gjennom kroppen ved å tenke på, hvorledes vi sjauet og strevet oss igjennem de 40—50 kuldegrader med almindelige sjømannsklær.

Efter syv dagers hårdt arbeide hadde vi berget i land av lasten alt som var verdt å ta og som kunde berges. Vårt mannskap utviste i disse syv dager en arbeidsiver og en utholdenhet, som var likefrem beundringsverdig. Vi opholdt oss ombord og sov der, men dette var selvfølgelig livsfarlig,

for svære isflak tørnet stadig vekk mot skibssiden, skuta lå nemlig med breidsiden mot nordvest, og den hugg stadig i bunnen. Snart vilde nok drivisen sette inn for alvor og splintre skroget i småbiter.

*Vår ekspedisjon tar sjøveien fatt.*

Våre to lektere på hver fire tonn, bygget av  $\frac{3}{4}$  toms furubord var blitt påbygget fem fot i høiden og forsynt med presenningstak over provianten, mannskapstøiet og det øvrige utstyr. De to båter med 15—20 hk. motorer (23 fot lange), som skulde slepe hver sin lekter, blev gjort sjøklare, de var nu vår eneste redning. Vi var 15 mann ialt.

Mandag den 19. august tok vi det siste farvel med «Elisif». Alle mann, til og med smøreren, gikk rundt skibet — tok og følte på de forskjellige ting som vi hadde arbeidet med. Ja — man må være sjømann for å forstå hvad der rørte sig inne i bringen, da vi sa good bye til vårt dødsdømte skib. Det er som å si et siste farvel til en bestevenn.

Samme dag et kvarter over tolv forlot vi Cape Billings og påbegynte vår 400 miles langs båtreise langs Sibirskysten, en reise hvis vanskeligheter og slit vi heldigvis ikke hadde noen anelse om. Vi klarer så ofte de største livsvanskeligheter nettop derved, at vi intet vet på forhånd. Båtreisen foregikk så nær land som mulig, ofte på så grunt vann at vi vasset ved siden av farkostene og hugget vei gjennom drivisen.

Første dagen avanserte vi 9 miles, neste dag også 9 miles. Nettene blev mørkere jo lenger syd vi kom. Stundom kom drivisen med en fart av tre miles. Da måtte vi søke ly bak bunnfaste isfjell. Av og til slo vi opp telter i land for å få en liten hvil. I lekterne var der en knapp soveplass for to, den tredje måtte ligge tvers over de to for ikke å være i veien for kokken.

Dagenses opplevelser var gjerne de samme. Kamp på liv og død mot drivisen. En liten avveksling i programmet fikk vi mandag 19. august. Da tok vi på slep en skinnbåt med 8 eskimoer, som hadde vært ute på hvalrossjakt og som skulde sydover. Som takk for slepen fikk vi en herlig hvalrossbiff.

Klokken 4 morgen den 23. august stanset isen oss fullstendig. Og nu var vi på kjente trakter — bare 5 miles fra Nordkapp, og vi passerte stadig vekk isflak med levninger fra vår vinterleir — tomkasser, melsekker o. s. v. Tilmed vårt historiske W.C. kom og hilste på oss.

Klokken 7 aften kom vi til Nordkapp, hvor alle venner møtte frem. Men de kunde ikke begripe hvorfor vi kom tilbake på denne måten. Da de fikk høre at «Elisif» var forlist, blev sorgen stor og opriktig. Ikke minst ved tanken på den gode behandling de hadde fått ombord hos oss, og som det nu var slutt med — for alle tider.

Hele mannskapet sov i land, bare jeg blev ombord i lekteren for å holde vakt. Trett og sliten som jeg var, lot ikke søvnen vente lenge på sig, men det skulde ikke bli lang herligheten. Allerede tidlig på morgenen våknet jeg ved høie rop om at jeg måtte se å komme mig ut av lekteren hurtigst mulig. I nattens løp var vannet steget og lekteren gått i drift. Nu lå den inneklemt mellom isflakene og kunde hvert øieblikk bli knust. Heldigvis var 2. maskinisten, Eriksen, tidlig ute og fikk se den fare som truet både lekteren og mig. Jeg var allerede drevet en halv engelsk mil fra land. Eriksen var ikke sen med å jumpe ned i en av motorbåtene og komme mig til hjelp.

Vi gikk nu rundt og hilste på våre venner. Alle rystet på hodet: «O, inga «Elisif»,» lød det overalt. Vi hadde jo foreløbig mat nok, så de blev ennu engang rikelig bevertet av «Elisif»s mannskap. Det vi følte mest savnet av var brød, som vi ikke hadde smakt siden forliset. Handelsman-

nen, Dimitri, gledet oss med en liten festlighet og span-  
derte fugl og ferskt brød i lange baner.

Efter 15 timers rast fortsatte vi sydover, men nordvesten hadde om natten satt isen ned mot Capen, så det tok oss to timer å komme rundt pynten. Vi måtte hugge oss frem med øksen. Kommet rundt Capen fikk vi øie på Dimitri, som kom springende mot oss med fire deilige, nybakte brød. Det var et verdifullt tillegg til matforrådet.

Vi hadde tatt med oss et mottagerapparat fra «Elisif», så vi kunde høre litt fra utenverdenen, deriblandt fra «Nanuk», likeledes fra det amerikanske vaktskip «Northland», som søkte efter oss ved stasjonene på Sibirskysten. Senere hørte vi at både «Nanuk» og den russiske damper «Starvepool» måtte overvintre, — merkelig nok akkurat på samme sted, hvor vi lå året før. Dette skal forresten være det verste sted på hele Sibirskysten, da strømmen setter inn mot Nordkapp fra alle kanter. Nu fikk vi åpent vann og gjorde 55 miles fra klokken to ettermiddag til kl. tolv midnatt. Det mente vi var godt gjort.

Mandag den 26. hadde vi stiv kuling og tåke, tirsdag likeså. Vi måtte føle oss frem gjennom tåken. Plutselig hørte vi stemmer fra land og styrte der inn. Det var et lite strandsted ved navn Valing — ca. 2 miles nord for East Cape. Vi var dødstrette efter tre døgn uavbrutt kjøring og trengte i høi grad til en liten hvil. Båtene og lekterne måtte trekkes på land for ikke å bli knust av isen. Folkene i land flokket sig om oss, og russerne spurte som de pleier: «Hvad i all verden har dere her på kysten å gjøre?»

At vi var et forlist skibsmannskap som hadde satt livet inn for å frakte mat og klær op til deres landsmenn på Sibirskysten gjorde øiensynlig ikke noe inntrykk på dem. Deres takknemlighet gikk ut på å lage så megen trouble og så mange vanskeligheter som det over hodet gikk an å prestere. Mr.



Slepingen går bra — så lenge det varer.

Pollister som forstod litt russisk, gikk sammen med kaptein Larsen op til stedets embedsmann for å gjøre rede for vår ekspedisjon og for å be om midlertidig husly. Telegrafisten og jeg gikk op til den trådløse for muligens å kunne få sendt en beskjed til «Northland», men hakk i hæl på oss gikk stadig en russisk soldat. På vår høflige forespørsel fikk vi det løgnaktige svar: her er ingen avsenderstasjon, bare mottager. Vår telegrafist kunde jo øieblikkelig konstatere at dette ikke var sant.

På veien op til stasjonen blev vi tiltalt av en russer, som kunde engelsk, men øieblikkelig grep soldaten inn og nektet oss å snakke på dette sprog.

Om kvelden blev vi bevertet med te og sort brød, men det vi fremfor alt trengte var søvn. Russerne holdt oss imidlertid våkne til langt på natt med dans og sang. Og ut over aftenen merket jeg, at vakten var blitt bevæbnet og forsterket. Vi kunde nu ikke røre oss uten å ha en bevæbnet soldat hengende over oss. Kapteinen hadde om kvelden hatt en samtale med myndighetene, som forlangte at kapteinen med sin motorbåt skulde gå med noen av stedets «autoriteter» til St. Lawrence Bay for å utvirke en utreise-



tillatelse for oss. Kapteinen kunde umulig gå med på dette, da vi hadde brukt op omtrent all brenselen vår, og her i denne utørken kunde jo intet av den slags skaffes til veie.

Efter en times søvn måtte alle mann ut for å redde lekterne fra å bli knust av drivisen. Vi blev fremdeles stadig nektet å forlate stedet, og nu hendte noe som burde få alle russere til å rødme av skam. Man forlangte at vi skulde gå inn i en lagune og fortøie lekterne og båtene våre der.

*Nå går vi ned alle mann!*

I nattens løp stjal russerne telegrafistens rifle, som var det eneste middel vi hadde til å skaffe oss vilt med. Jeg glemte igjen mitt barberstell. Klokken tre morgen, efter flere timers slit fikk vi farkostene klar av isen. Nu skulde vi forsøke å komme inn i lagunen med en eskimo som los. Efter tre forgjeves forsøk tvang sjøen og strømmen oss ut til havs igjen. Grunnbrekningene var forferdelige. Og så hendte der noe som var verre enn grunnbrott. Under et siste forsøk på å komme inn i lagunen gikk kapteinen foran med sin båt og lekter. 2. styrmannen, som var klatret op på taket av lekteren for å løse farkostene inn, ropte plutselig, idet han jumpet ned i motorbåten: «Gud hjelpe oss, nå går vi alle mann ned.» Men kapteinen var kvikk i vendingen, øieblikkelig snudde han båten i brenningene og kom i siste sekund klar av et forferdelig stort isfjell nettop som dette gikk rundt. Et øredøvende brak som fulgte på katastrofen, lammet oss et øieblikk, — vi var reddet ved et under.

Vi gikk nå tilbake til Valing for å hente resten av brenseloljen vår samt messegutten som hadde forsovet sig. Men i dette været var det umulig å lande her, hvorfor vi blev liggende utenfor og underhandle med russerne om å få utlevert oljen og gutten. Russerne var imidlertid vrangvillige

som alltid og nektet å etterkomme vårt ønske. Men eskimoene stod på vår side og bragte både oljen og gutten ut til oss i en skinnbåt. De skilte oss også av med losen.

*Da 15 manns liv hang i en tråd.*

Så fortsetter vi sydover for å søke en smulere havn sønnenfor East-Cape for å etterkomme russernes krav om å skaffe oss utreisettillatelse. Vi vilde optre korrekt, selv om vi blev behandlet som sjørøvere. Men den stadig tiltagende sjø tillot ingen landing. Vi bestemte oss da for å søke inn under Diomedio-øyene, som delvis tilhører Amerika og hvor vi vilde være på sikker, civilisert grunn, men det ene uhell avløste det annet under slepningen. Motorstopp uavlatelig, og når motorene behaget å gå, brakk gjerne slepetauet. — Det blev i sannhet en strevsom reise over stredet. Om eftermiddagen den 27. august var vi bare 5 miles av Stor Diomedio-øya, som eies av Russland, da fyltes for annen gang min lekter med vann, så vi i hui og hast måtte redde oss over i motorbåten. Lekterens skjebne var beseglet. Den gikk ned og tok med sig tøy, proviant og annet utstyr. En ubeskrivelig følelse av fattigdom og hjelpeløshet bemektiget sig oss 7 mann, som nå bare hadde motorbåten å klynge oss til. Lekteren kunde nu i den svære sjø lett bli vår undergang, hvorfor jeg strevde alt hvad jeg orket for å holde båten klar av den synkende farkost. Under denne jobben fikk jeg knust lillefingeren på høire hånd, som senere måtte avsettes på hospitalet i Nome. Under slingringen var hele vår beholdning av ferskvann gått overbord, så jeg kunde ikke få vasket rent såret, og hele hånden hovnet op og blev brysom. Jeg hadde nu i over tyve timer sittet uavbrutt til rors i lekteren. Tid til å spise var det selvfølgelig ikke, vi måtte nøie oss med å tygge på tørre beskøiter. Vi var redselsfullt tørste og dødstrette. Telegrafisten, som var til

sjøs for første gang, spurte mig med en klump i halsen: «Tror du at jeg får se mor og far igjen?» Jeg forsøkte da å slå det hele bort i spøk: «Pytt, dette er ikke stort imot hvad vi sjøfolk så ofte må døie.» Ved mig selv tenkte jeg: «Vi *kan* ennu reddes, men det må skje ved et under.» Telegrafisten hadde i den siste tiden ikke tort sove under presenningen. Han holdt sig helst i nærheten av mig, og da arbeidet alltid er den beste trøst under en overhengende fare, lot jeg ham stadig bruke øsekaret, og derved hjalp han mig til å holde lekteren oven vanne. Han var en dyktig telegrafist og en prektig kamerat som alle var glad i.

Som nevnt gikk både proviant, tøy og annet utstyr til bunns med lekteren. Samme vei gikk en hel del verdifull film fra reisen og vinteropholdet. Kommet vel klar av lekteren stoppet motoren momentant. Og her lå vi nu hjelpeløse og drev i tolv timer. Vi rigget op noen presenningsfiller til seil, men det var umulig å holde styringen i den høie sjø, så vi lå stadig tvers. Alle mann øste som for livet for å holde båten noenlunde lens. Magneten i motoren var blitt våt, og i belgmørket var vi fullstendig i villrede med hensyn til hvor vi befant oss. Og vi ante ikke hvor våre kamerater i den andre båten var. Plutselig fikk vi se et lite lys fra en signallampe og raketter som blev opsendt. Det var kaptein Larsen som vilde underrette oss og «Northland», hvis den var i farvannet. Man kan tenke sig vår glede ved å se signallyset, og da maskinisten nu også hadde fått satt motoren i gang, stevnet vi med full fart over til våre venner eller rettere lidelsesfeller. Kommet frem til disse erfarte vi at også deres motorbåt var i uorden, og at de lå og drev for drivanker.

Her lå vi altså hele flåten og drev hjelpeløse. For at kapteinens lekter kunde bære hele mannskapet måtte vi kaste overbord mere tøy og proviant. Vi var våte til skinnen, men hadde ingen anledning til å få tørket tøiet. Gleden blev

imidlertid stor, da stuerten overrasket oss med to liter drikkevann, som han hadde gjemt på som en helligdom.

Hvis vi nu hadde drevet inn i isen igjen, hadde nok vår siste time slått. Vi hadde nu drevet 45 miles på et døgn. Men heldigvis blev der omslag i været så vi slapp dette. — Den 29. august kl. 6 morgen bestemte vi oss for å la også kapteinens lekter gå. Vi orket ikke lenger å holde den lens for vann, og brenselolja slapp opp, så vi hadde ikke mer å slepe med. Vi gjorde op vårt bestikk — ikke med hensyn til navigasjonen, nei den hadde ikke så meget å si nå. Vi lå her i Beringstredet med to små motorbåter og et ytterst begrenset kvantum brenselolje. 15 manns liv hang nu i den tynne tråden: Kan vi med dette utstyr klare å komme inn til Diomedøya?

Nu var det slutt med å koke mat. Vi hadde igjen litt nedlagte egg, kjeks og appelsiner. Og jo mer vi spiste av dette, dess tørstere blev vi. Søvn var det naturligvis ikke tale om. Og nu hadde også resten av mannskapet mistet sitt tøy og utstyr. Vi hadde stadig motorstans og ulemper med sleperen som brakk alt i ett.

Den som hadde hatt en varm kopp kaffe nu!

But, never mind — vi hadde den amerikanske øya rett forut. Der vinker livet og friheten. Og efter ni timers kjøring kom vi i le av «Paradiset». Vi tok oss en pust og vred det meste vannet ut av klærne våre. Vi nærmet oss mennesker — livet. Vi takker i stillhet den sterke hånd som ledet og hjalp oss. Kan det virkelig være mulig at vi er reddet?

Vi måtte gå rundt hele øya for å finne en landingsplass. Og her fant vi en liten koloni bestående av amerikanere og eskimoer. Befolkningen trodde først at vi var russere og vilde ikke ha noe med oss å gjøre, men da de hørte at vi var det forliste mannskap fra «Elisif», fikk pipen straks en annen lyd. «Northland» hadde nemlig vært der dagen før og spurt efter oss.

Brekningene mot land var så voldsomme, at kapteinen spurte om jeg var villig til å gå inn først, hvilket jeg selvfølgelig gjorde. Eskimoene kastet ut til oss en line, som var laget av selskinnsremmer, vi gjorde fast i denne, og så bar det inn gjennom brenningene med full fart.

Begge båtene fyltes med vann, men hvad brydde vi oss om dette nu? Plutselig, mens vi holder på å hale inn båtene, blev jeg høilig overrasket ved at en hvit dame tiltalte mig på — norsk. Det var fru Nysether fra Bodø som drev misjon her nede sammen med sin mann — den eneste misjonsstasjon så langt her oppe i nordvesten. Fru Nysether bodde i et lite «hønsesus» øverst oppe på fjellet. De levde av jakt og fugleegg, nu var mannen inne i Nome for å skaffe huset litt variasjon i kosten.

Vi blev straks bragt inn i skolestuen for å få litt varme i kroppen og ikke å forglemme — en kopp kaffe. Dersom menneskene hadde greie på, hvilken herlighet de har i kaffen, vilde de aldri gå forbi en kaffekjele uten ærbødig å hilse denne menneskehetens velgjører. Den kan ikke erstattes av noe eller noen. — Her i skolestuen fikk jeg også en foreløbig og høist fornøden behandling av min knuste lillefinger. Det var dr. Thomsen som gjorde dette. Doktoren og fruene som nu hadde bodd her i utørkenen i tre år, hadde fått permisjon og blev med oss på «Northland».

Så fikk vi et bad og tørre klær. Jo, livet kan være skjønt. De femten menneskene som lå på flatseng, rene, tørre og varme den natten hos fru Nysether, var uten overdrivelse verdens lykkeligste mannfolk. Jeg håper, fruene får anledning til å lese disse linjer.

Dagen efter gjorde vi en rundtur i «byen», og opdaget da straks at våre venner eskimoene her bodde i trehus og var betydelig rensligere enn deres frønder på Nordkapp. Selv den luksus å la bikkjene sove i egne skur tillot man sig her.

En mørk røksøile langt ute i vest bringer oss det gledes-

budskap at vår endelige befrielse nu var nær. Det var «Northland» som stevnet inn mot øya. Vi heiste øieblikkelig det amerikanske flagg, men med stjernene ned, hvilket betyr: «nødvendig anløp». Vi måtte bruke skinnbåter for å komme ombord. Vi innskibet oss i båtene inne på land og satt og ventet til dragsuget kom og tok oss. Vår bagasje var lett og fort ordnet — vi hadde bare det vi stod og gikk i.

Chefen på «Northland», mr. Jones fra Seattle, fortalte oss, at de hadde søkt etter oss hele tiden. I Valing nektet russerne dem å komme i land, og «de smurte i oss den løgn at dere var rømt deres vei», fortalte chefen.

Ombord på krysseren blev vi hjertelig mottatt, fikk gode lugarer, deilig mat, filmunderholdning o. s. v. Jeppe var for alvor kommet i baronens seng.

## SVALBARD I KRIGSSONEN

I september blev ca. 800 nordmenn — kvinner, menn og barn — hentet på Svalbard av engelske, kanadiske og norske tropper og marinefolk. Dette gjelder vel i første rekke folkene i Longyearbyen og Sverdrupbyen. Hvorvidt folkene i den nyoptatte gruben i Ny-Ålesund også er tatt med, er der ikke sagt noe om, men det er vel høist sannsynlig at disse — et par hundre — også er tatt med.

Kullhaugen på ca. 150 000 tonn kull ved Longyearbyen blev der satt fyr på før stedet blev forlatt. Gruben blev satt i ubrukbar stand.



## NORDPOLSRESAN

AV T. F. SCHOLANDER

År 1868 företog friherre N. A. E. Nordensköld en polar-expedition, utgörande en led i en rad liknande företag, som begynte 1858 under O. M. Torells ledning och med utforskning och gradmätning av Spetsbergen som mål. Nordenskölds expedition 1868 gällde också Spetsbergen, men han hade även en biavsikt, nämligen att söka tränga så långt upp mot nord som möjligt med fartyg. Efter en hel del förhandlingar lyckades han till slut få järnångfartyget «Sofia» till disposition av Kungl. Svenska Flottan med friherre F. V. von Otter som fartygschef. Det var inte vidare storartade saker, man hade att fara med. «Sofia» var nämligen ett litet fartyg av samma storlek ungefär som en av de *medelstora* Nesoddbåtarna! Bygd av järnplåt var den visserligen, men plåten var ynkligt tunn och maskinen svag. Jag har sedan sett «Sofia», som då gick med posten mellan Kalmar och Borgholm på Öland, en liten obetydlig båt, och när man såg den traska iväg över Kalmarsund, var tanken på, att den engång hade gett sig i kast med stormar och is i Nordishavet, fullständigt otrolig.

Men den gången tyckte man, att utrustningen var storartad, och drog iväg med de bästa förhoppningar. Och det såg verkligen ut, som om ödets makter voro välvilliga. Det var litet is den sommaren, och Nordensköld lyckades då också komma ända upp till 81 gr. 42 min., den högste latitud, som dittills blivit nådd av något fartyg. Men här höll expeditionen på att få ett sorgligt slut. Under en storm kastades fartyget mot ett isberg och fick ett gapande hål :

sidan. Det såg mycket styggt ut, men man lyckades efter ett farligt och hårt arbete att täta läckan provisoriskt, och med oändelig försiktighet manövrerades fartyget tillbaka till Spetsbergen. Här reparerades skadan så gott, som det lät sig göra, och Nordensköld kunde därefter anträda hemfärden, som försiggick utan vidare olyckshändelser.

I denna polarfärd deltog min morbror, filosofie och medisine doktor Carl H. Nyström, som läkare och vetenskapsman. Han var en rikt begåvad man på många områden och som sådan även mycket nytjad i såväl stats- som kommunala uppdrag vid sidan av sin läkarepraktik. Men framför allt står han för mitt minne som den oförliknelige barnavännen. Han *förstod* barn, och det var hans stora glädje att samla en hel skara pojkar och flickor om söndagarna och gå långa turer i Stockholms omgivningar. Härunder öppnade han våra ögon för allt som var intressant, roligt och vackert i naturen. Märkliga blommor, insekter, fåglar och andre djur m. m., allt visade han oss och lärde oss sålunda att gå *seende och kunnande* i naturen. Och vad dessa lärdomar senare ha betytt för oss alla barn, som hade den lyckan att få vara med «morbror Carl» på dessa vandringar, kan inte uttryckas med ord. Brillant huvud, slagfärdig, fästlig, mångkunnig som få — och oändligt godhjärtad, sådan var han, och undra sedan på, att vi barn dyrkade honom!

Efter sin hemkomst från den berömliga nordpolsexpeditionen hade han naturligtvis en massa att berätta. Det var riktigt något för «morbror Carl»! Han tyckte om att förtälja och gjorde det, så snart tillfälle därtill förefans. Och denna hans lilla svaghet gav min far, professor F. W. Scholander, idén till en skepparhistoria av de få. Han illustrerade den med teckningar och gav den som julpresent åt morbror Carl samma år. Att denne blev hänryckt säger sig självy, och sedan bevarades «Nordpolsresan» genom alla år



1

som ett dyrbart minne, och det var bara vid särskilt högtidliga tillfällen, som vi barn fingo lov att under iakttagande av stor försiktighet se och läsa den.

Skepparhistorien, vederbörligen späckad med de mest otroliga och fantastiska sjöuttryck, heter:



2

## NORDPOLSRESAN

*Morbror Carls underbara öden på en resa till nordpolen 1868.*

*För barnen berättad av honom själv.*

*Bild nr. 1.*

«Joho, ser ni, paddgli'n, — harpuner och styrbordslåringar! — *de' va' en resa, de'!»*



3

*Bild nr. 2.*

Jojo, i Karlskrona gräto allt flickorna, när jag reste, så att vi måste *vada* ombord!

*Bild nr. 3.*

Och i Göteborg sedan, där gjorde man sig redo en smula med de oundgängligaste persedlarna.

*Bild nr. 4.*

Men — tunnör bankruttrade grossörer! — där höll jag på att lida haveri bland hurrabasar och lagerkransar!



4

*Bild nr. 5.*

I Tromsö mötte mig Uusimaa och andra gästar, idel gamla ishavsfarare och beprövade fångstmän.

*Bild nr. 6.*

M-nå-ja, visst *va'* de' lite vågor vid Nordkap, men dock ej så, att de hindrade mina ständiga observationer i masttunnan.

*Bild nr. 7.*

Och isbergen sedan! Å, vad dom ljuger om dom! Inte tecken farliga, barn, inte tecken! När två eller hundra sådana stötte samman, passade jag bara på att styra in i hålen mellan dom. Men nog var de *andra* rädda, det förstås!

*Bild nr. 8.*

Ja, utom Nordensköld, förstås. Präktig pojke! Han sprang opp på ett isblock och stack en björnbaddare i hjärtat — nota bene *genom gapet!* Inte illa, sa' jag, inte så illa, du!

*Bild nr. 9.*

Men, ser ni, *se'n* kom där en annan björn, och de' *va'* just ingen knäracka, ska' ni tro! Nu, Calle, ä' de' *din* tur, tänkte jag. Klättrade opp på isberget, släppte mig ner på krabatens rygg, stack ut hans ögon, och *se'n* gick de' som en dans att flå honom!







Bild nr. 10.

Men vad va' de ändå för en gnettn emot valen vid Beeren Island! Han nappade på en brödkula, den token, och hade bara tagelreven hållit, skulle jag — ta mej nitton tunnor tran! — ha dragit opp honom på skutan, och då ska ni tro, att hon blivit lastad!



10 Bild nr. 11.

Om Spetsbergen talar jag inte. Utantill var det nog spetsar, men innantill var det som en gryta full med is-sörja, och att stå neri den och göra observationer faller sig ganska trevligt!

Bild nr. 12.

Några små försteningar av forntida ödlor funnos där också, men jag brydde mig inte om att stoppa dom i byxfickan. Nordvart, trekvart ost började Nordensköld finna en fullständigt tropisk vegetation bland isklipporna: Palmer, pisanger och läckra frukter — hm, ja, av *sten* förstås! «Hør du Calle, vad tror du, att de' här betyder?» sa Nordensköld. — «Jag tror ingenting,» svarade jag.

Bild nr. 13.

Vidare foro vi. Kallt var det, så att vi måste elda skutan, så att hon blev som ett fräsande stryklad, annars hade vi aldrig kunnat *smälta* oss fram genom isklipporna! Till slut funno vi ett väldigt isblock med en underbar inskription, upprest mot en

<sup>1</sup> Björnöya.



hundra famnar hög isbarriär, ovan vilken var kolsvart natt. «Hör du, Nordensköld, vad tror du, att det *här* betyder?» sa jag. «Hysch, Calle, hysch, vi får väl se,» svarade han. «Men hör du, Calle, här skulle det allt passa bra att vintra över, du.» — «Jaha,» svarade jag. «*Alle man i sovsäckarna!*» kommanderade Nordensköld, — och därpå 14 blev det kav tyst ombord.

*Bild nr. 14.*

«Kommer någon med oppför isbarriären?» viskade Nordensköld. «Färdig!» svarade jag, och därpå klättrade vi åstad. Men *de' va' — grogg i min talg! — annat än att gå ut genom Karl den femtondes port till Lilla Skuggan! Mörkt va de som i en säck, men ser ni, buskfrat, den som inte hade glömt lyktan, de' va' allt jag, de'. Men va' hjälpte väl de'?* Snart stod lågan frusen som en gul glasbit och lyste inte mera! Och ögonblicket efter

*Bild nr. 15.*

störtade vi på huvudet och flögo — flögo — tills sansen var borta!

*Bild nr. 16.*

Jag vaknade svettblöt som i ett ångbad. «Finne, ä' du *dö'?*» frågade jag. «Ja, och i paradiset,» svarade Nordensköld. Och det var väl sagt. Ty solen glödde. Högt stodo träd och blomstér. Palmer och blåa berg omgävo oss, och purpurrosiga klängväxter 16 täckte den skyhøga bergvägg, utför vilken

13



15



16







vi störtat, och deras mjuka bädd hade räddat våra dyrbara liv.

*Bild nr. 17.*

Men — klyvarbommar och brambarduner! — det var varmt i paradiset! Här va' ingen annan råd än att ta in rev i alla klutar. Men presseningarna behöllo vi på gångspelen.

18

*Bild nr. 18.*

Och därpå marscherade vi beslutsamt åstad.

*Bild nr. 19.*

Plötsligen vid vändningen kring en palm-dunge påträffade vi paradisinnevånarna. — Stuva och kalfatra! — de va' inte vackra!

*Bild nr. 20.*

«Ho-ko-a-hei-aha!» fnyste deras dronning, och jag, som talar alla världens språk — och förstår ännu flera — förstod genast, att hon ville ha mig till gemål. Sammalunda var fallet med Nordensköld och en annan, troligen furstinna, eftersom hon hade ring i näsan. «Nuo-li-mang-lik!» svarade jag. Det betyder: gerna mitt sockergryn. Och därpå frågade jag, om hon hade nord-polen i sitt rike.

19

*Bild nr. 21.*

Då nickade den hulda och log!

*Bild nr. 22.*

Bröllopet skulle firas genast, och högtids-tåget satte sig i rörelse. «Puo-ai-ai-ka,» (det

20



är farligt vid polen sa' dronningen. «Ang-  
muk» (vi ä' strax där). «Scharmados!» ro-  
pade Nordensköld och jag.

*Bild nr. 23.*

Vi buros uppför leende kullar, från vil-  
kas krön vi snart kommo inom synhåll för  
en omätlig, grönskande slätt, i vars mitt ett  
cirkelrunt hål befann sig, väldigt och av  
flera mils diameter, ovan vilket skyar flögo  
rätt upp och ned i häftigt virvlande rörelse.  
«Där ä' de'!» skrek dronningen. Norden-  
sköld och jag sparkade oss lösa från våra  
tvåbenta ök och lupo över slätten. Polar-  
folket tjöt av alla krafter, men ingen vå-  
gade följa.

*Bild nr. 24.*

Under loppet höll Nordensköld en före-  
läsning, som gjorde mig saken klar och på-  
taglig. Vad vi sågo, var inte annat än jord-  
axelns gamla hål, ur vilket den sades ha bli-  
vit förflyttad under senare perioder. «Möj-  
ligen,» sade föreläsaren, «skola vi påträffa  
den gamla axeln kvar i hålet — fastän av-  
bruten.» Det gällde alltså att komma fram  
till hålet för närmare undersökningar.

*Bild nr. 25.*

Men försiktighet pryder hjälten. Vi kröpo  
 därföör framåt. Ett dån som av tusen åskor  
hördes, och en rasande storm nerifrån och  
uppåt förnams. «Litet närmare bara, så  
saluterar vi polen med dubbelrefflorna!» sa  
Nordensköld.





Runt kring hålet var som en barriär av sten. Vi kommo fram och: Pang-pang, pang-pang! Svensk lösen hälsade äntligen den länge sökte polen! «Nu, — finne i mitt hjärta!» skrek jag, «storma vallen och upplys världen!» Vi sträckte på oss för att först upplysa oss själva och titta lite grann. Men <sup>26</sup> *DÅ* — ankarkättingar och kölhalade trossor! —

*Bild nr. 26.*

grep oss en snurrvind. Vi trissade omkring som harpunlinehasplar och sköto i vädret som raketstänger. Det visslade, pep och ven och blev kolande svart! Och hur innerst in i gnistrande förtrollad den snurrvinden var, begriper ni väl, paddfölje, när jag säger er, att vi inte vaknade förrän — —

*Bild nr. 27.*

<sup>27</sup> i våra sovsäckar! — — «Calle, såg du 'n?» sa' Nordensköld. «Finne, kan du hjälpa mig beskriva 'n?» sa' jag. — — «Öppet vatten så långt kikar'n når!» rapporterade en i hast uppskickad utkik. — «Klart till återfärd. Elda pannorna!» kommanderade Nordensköld. Och ett par timmar efteråt klafsade vi åstad. Hemåt gick det som en dans.

*Bild nr. 28.*

och nu är jag här igen, och polens affärer äro klarade med svensk lösen. Seså, paddgli'n, stuva bättre om tobaksladdningen i min pipa och fyll på groggen. Nu känner ni saken. Harpuner och babordslåringar! — <sup>28</sup> *de' va' en resa, de'!*



# TO MENNS LUNEFULLE POLARVINTER PÅ «KAP INGENTING»

AV PER JOHANSEN

Nedskrevet efter oplysninger i en efterlatt dagbok, som tidligere ikke har vært offentliggjort.

Den 1. oktober 1907 gikk S/S «Munroe», tilhørende det amerikanske «Arctic Coal Co.», ut fra Advent Bay med kurs på skrå over Isfjorden i retning Kap Boheman. Da skipet nærmet sig land på den andre siden, blev to menn og to hunder satt av i en båt med en kajakk på slep. «Munroe» svingte ut igjen og de to i båten var alene med sig og sitt — og de blev alene hele vinteren over.

Den ene var Hjalmar *Johansen* og den andre en utlending.

Båten, som de rodde, en nordlandsbåt, var tungt lastet og de hadde et godt stykke å ro. Bikkjene syntes kanskje det ikke gikk fort nok, og plutselig jumpet de på sjøen — både «Bjørn» og «Fux». De lengtet vel efter sin kamerat «Peder», som alt var ført over til Kap Boheman. Og så måtte da de to karene til å fiske op rømlingene, forsiktig måtte det gjøres forat båten ikke skulde kappseise, og turen kunde gå videre. Det var også på høi tid de kom sig i land, for like utenfor lå issørpa og truet med å fryse til når som helst.

I land traff de folk. To fangstmenn, ja rene ungguttene. De var kommet dit fra Alkehornet, hvor de skulde overvintre sammen med en tredje. De hadde forlist og mistet skuta og alt unntatt en eneste ting som de hadde reddet fra



undergangen — og det var ganske enkelt flagget. Altså ikke så lite likevel.

Men til alt hell hadde de funnet en efterlagt båt, og nå var de på Kap Boheman for å hente kull i en liten grube like ved hytta. De blev der en ukes tid før de reiste. Og dagen efter lå isen fast langs landet.

Så var de to alene igjen. Og det var nok å gjøre med å komme i orden til vinteren. Det ser ut til at det meste av oktober gikk med til dette, for dagboken begynner ikke for alvor før 1. november. Huset deres viste sig å være dårlig, selv til sommerbruk, med sine tynne bordvegger. Det var tre rum — ett større og to mindre, uten dør imellem. Når solen skinte, kunde de se tvers gjennom veggene, og vinden flyttet lette gjenstander som stod på bordet. Nytt tak måtte legges på kjøkkenet, pipe settes på taket, hyller i kjøkkenet, tak over det annet rum, et bislag og et kullsjå og nødvendigvis også et «løkum» og tusen andre ting. Endelig måtte der også legges dobbelt gulv i soverummet — «vor salon eller lugaren, som vi kalder den; thi rummet er ikke større end en lugar: 1,87 mtr. lang og 1,75 bred,» sier dagboken. Og i dette kott tilbragte to menn det meste av en lang polarvinter.

•

Det satte inn med storm en ukes tid efterat de var kommet i orden. Storm nesten uten stans i 10 dager og netter fra 8. til 17. november, da det endelig lysnet og dagboken formelig jublet: «I eftermiddag og ikvæld har vi haft storartet maaneskin og et enestaaende skiføre — rent mageløst.» Men ennu hadde de bekymringer. Det gjaldt maten. Alle-rede den 9. hadde dagboken tatt et overblikk over beholdningen efter fem ukers forløp. Havregryn og tørrfisk, samt to bokser hermetiske kjøttboller som måtte holdes i reserve — det var alt av middagsmat. «Vi venter såre på en

bjørn,» sukker dagboken. Og lenge måtte de vente.

De fant forresten noe gammelt salt kjøtt i en tønne som stod der, og dette kjøttet blev en historie for sig. Første gang dagboken nevner det, het det at kjøttet bare kunde brukes i nødsfall. Senere blev det til at de prøvde å spise det — med tvilsomt resultat. Men efter hvert smakte det gamle kjøttet riktig så bra, ganske enkelt fordi det *måtte* smake.

— Da stormen la sig, var isen brutt op og det lå åpent vann og issørpe så langt øiet kunde se. «Vi er afsondrede. Og kommer ikke en bjørn nu snart, så blir det smaat stel med maden for os.»

Men så satte vinteren inn for alvor med snefall og svart mørke. Et par dagers ny storm fikk de også og det blev vanskelig og slitsomt å finne frem til den lille gruben de tok kull fra. Den 27. hadde de 23,8 kuldegrader og storm igjen fra nord — og to dager senere tok dagbokens forfatter en tur bort på nordsiden av Kap Boheman, og nevner da at hundene holdt sig *efter* ham, krypende i stormen. Men så var det maten igjen. «Den bedste mad vi har nu, er havregrynsgrøden om morgenen med sukker, smør og melk; naar den slipper op, blir det trist. Haaber at faa en bjørn inden den tid.»

Så slo været om. Natt til 1. desember var det så varmt i huset at det var vanskelig å få sove, og ute var det bare 2—3 kuldegrader. Men et par dager senere kom polar-



Hjalmar Johansen. 1897.





Hjalmar Johansen.  
Tegning av Segelcke  
1897.

vinteren igjen på visitt og meldte sig med  $\div$  7 gr. inne i «lugaren», for så igjen å forsvinne — den 17. desember notertes endog + 0,6 gr. utenfor hytta.

Daglige meteorologiske observasjoner, stellet med maten, litt bikkjemosjon, sjauingen i kullgruben og begynnende forberedelser til den planlagte sledeferden nordover så snart våren kom, gav dagene et innhold og fikk tiden til å gå. Men dagboken kan likevel ikke la være å kretse omkring det, som når alt kommer til alt, er viktigere enn meget annet, nemlig å holde livet vedlike i kroppen. Den 9. desember blir dagboken en smule irritert og lar falle litt hårde ord om «dette Kap Ingenting». Og 9 dager senere heter det: «Vi har nu kun renkjød til et maaltid igjen . . . I Frantz Josefs Land levede jeg udelukkende paa kjød og spæk over 9 maaneder, nu ser det ud til at jeg skal komme til at prøve den anden yderlighed i det høie nord. Men man kan vel være vegetarianer her saavel som sydpå. Det vilde jo være interessant at prøve det ogsaa.»

Så endelig neste dag, den 19. desember: To bjørner! Det begynte med at hundene gjødde mens karene satt og spiste sin enkle frokost — og drømte om kjøtt. Men de forstod ikke at hundene mente det alvorlig, før de hørte «en bjørns sinte brøl, en gammel kjent lyd». Det varte ikke lenge før de to kom sig ut av hytta og begynte jakten som besatte. Sporene på



Hjalmar Johansen: 1. klasses barber- og frisersalong.  
Fra venstre: Johansen, Holtedahl og Isachsen.

isen viste at det var en binne med årgammel unge som var kommet forbi — og de pekte i retning mot Advent Bay. Antagelig var mor og barn lokket av skinnet fra det elektriske lys i grubebyen, som kunde skimtes tvers over fjorden, femogtyve kilometer borte.

Lenge gikk jakten — uten at bjørnene ennå var sett. Over tynn is, rundt råker, tilbake igjen og over ny og enda farligere is . . . inntil det ikke var annet å gjøre enn å forsone sig med det umulige, gi op det hele og rusle hjem igjen. Uten kjøtt. Dobbelt bittert nå like foran jul.

De håpet å kunne få julen i Advent Bay. Egentlig hadde det langt fra vært meningen. Men å sitte her i mørke polarnatten, med ensformig mat og lite mat — og vite at to og en halv mil tvers fjorden var det lys og varme og nok av herlig mat. Ja, ledsageren begynte til og med å fable om saftig svinestek med tilbehør.

Og i dagene fremover, dager som skulde bli til uker og måneder, var det disse to ting som optok dagboken mest: Nå *må* vi ha mat — eller nå *må* vi se å komme over fjorden.

Men julaften kom og alt var som før. Så snart isen hadde lagt sig og de fattet nytt håp om å komme over, forsvant

isen igjen og med den enhver chance til å komme over. «Jeg lagede i eftermiddag julekage,» står det i dagboken. «Tog haardt brød og blødte op i vand, æltede deig sammen med smør og sukker, og stegte det i panden med et lag af tørret, koft frugt ovenpaa. Til denne julekage drak vi cacao . . . Laften røges en cigar, vi har 4 igjen . . .»

Til 1. juledags middag gikk den nestsiste hermetiske sildeboks og en boks tomater, som også var den nestsiste. «Vi røger skraatobak og læser i Snorres kongesagaer og har det forresten fredeligt og godt.»

Den 28. desember hadde de  $\div 24$  gr., den laveste temperatur inntil da. Nede mot gulvet inne i lugaren, ikke langt fra komfyren, målte de  $\div 6$ . Men to dager senere var det  $\div 27$  ute og like over nyttår kom det storm attpå til og dagboken forklarer: Riktig surt altsaa, i dette jammerlige hus; 60 cmtr. fra komfuren er der en temp. af  $\div 3,2$ , under bordet på gulvet i «lugaret» er det  $\div 10,4$  og under komfuren over 9 gr. kulde.»

Til den første middag i det nye år brukte de sine siste poteter. Tre uker senere var det slutt på sukkeret, og den 27. gikk resten av tørrfischen. Og nå spøkte Advent Bay mere enn noensinne i deres bevissthet. Det begynte å bli «vår» med hele 4 timers tussmørke midt på dagen og «dæmringen var herlig med sine gyldne farver». Men barometret falt til rekordmessig lavstand. Den 22. februar 1895 hadde kaptein Sverdrup målt 722,8 som laveste barometerstand på hele «Fram»-ferden. Men 2. februar 1908 kan dagboken fortelle om 721,5 kl. 1,40, 721,3 kl. 1,50 og helt nede på 720,5 kl. 3,40.

Den 13. februar hadde de et syn som skapte forhåpninger, de så to havhester, — utenfor skuddvidde. Men tre dager senere kan dagboken fortelle: «En fin dag! To havhester, fersk kjød og fersk mad i det hele taget for 1. gang siden 2. oktober ifjor. Smagte fortræffeligt.» Og en uke

senere kom det nok et lyspunkt i dobbelt forstand, den 20. februar så de solen for første gang — «helt fra kl. 11 til 10 min. over. Nu er denne polarnat ogsaa forbi».

Og nå bestemte de sig for å prøve isen over til Advent Bay den neste dag.

Det gikk. Dagboken lar nå ikke høre fra sig før den 25. mars og forteller da, at de har vært i Advent Bay siden søndag 1. mars. De fristet isen, og turen varte bare i ni timer. Kl. 9 om

kvelden kom de frem og dumpet midt op i et selskap hos de amerikanske grubeingeniører. Samme dag hadde det vært fotballkamp nede på isen, «landskamp» mellom U. S. A. og England, og den måtte feires. «Her blev vi vel mottaget og godt forpleiet, efterpaa grammofonkoncert og whisky-soda, elektrisk belysning, godt og varmt, som nat og dag Kap Boheman og her.»

De bodde i det tomme sommerhotell som stod der. Kaldt var det, men de hadde nok å gjøre med forberedelser til sledeferden. Og dermed springer vi frem til dagboken for 8. april som forteller: «Endelig er vi kommet fra Advent Bay og tilbake til Kap Boheman, men det var heller ikke mere end med nød og neppe.»

De hadde forlatt Advent Bay kl. 4,30 den 7. april med 6 hunder, 270 kg proviant og andre saker på en slede som igjen var plasert på askekjelker med stålbeslag. Og turen gikk bra den første milen. Men der møtte de en råk, hvor nyisen lå 10 cm. tykk. Da hundene med sleden var midt



Hjalmar Johansen efter hjemkomsten i 1896.

ute på nyisen, skar den ene meien igjennem, isen brast og hele lasset falt i sjøen.

Først måtte hundene reddes. Dragstjerten blev kuttet over så fort det lot sig gjøre, hundene blev fri og satte over til sikker is. Så blev juringstauet skåret over, samtidig som de måtte passe på at ikke alle sakene drattet i sjøen. Heldigvis holdt de brede meiene sleden halvveis oven vanne — og ved hjelp av en bambusstang og en skistav kunde de fiske til sig ting efter ting. Og alt blev berget, mer eller mindre gjennembløtt, alt undtatt tørrfiskbunten. Men så var det meste av sakene halt over på den siden av råken som var nærmest Advent Bay og nu fikk de en ny og møisommelig jobb med å få alt over på den riktige siden. Isen brast under dem — «heldigvis var det ikke mere enn 8—10 graders kulde, men det begyndte at sne og der blaaste en kold vind fra NO.» Og så bar det videre.

Efter tre timers marsj støtte de på friske spor — *sine egne!* De hadde gått i ring. «Tableau! Dette var den anden mindre behagelige overraskelse paa turen.» De fortsatte i ny retning, inntil ulykke nr. 3 meldte sig. «Jeg foran paa tykk is ved en aapen revne, men hundene gikk ikke i samme spor og det bar gjennom isen igjen. Det var den anden daab. Første gang vi kjørte udi . . . nevnte jeg . . . at nu havde vi faat daaben paa isen, men nu faar vi se til, at vi ikke blir gjendøbere. Men det skulde vi da ogsaa bli.»

Så blev det den samme historien op igjen. Efter adskillig strev fikk de sakene på plass og hele kompaniet over på sikker is, men et par ski fattigere.

Klokken var nå blitt ett om natten og foran dem lå åpent vann. Det blev å gå en lang vei utenom, og endelig klokken halv fire om morgenen, nådde de frem til skrukosset ved Kap Boheman. Herfra kunde de se hytta, men terrenget var så vanskelig at de ikke nådde frem før halv åtte om morgenen. De måtte skifte lasten fra kjelken til sleden

og tilbake igjen — både på grunn av terrenget og det tunge føre. Dertil fikk de også snestorm og måtte til slutt ta med bare det nødvendigeste frem til hytta. Det blev i alt en femten timers tur, innbefattet de to bad.

— — —

Her i sitt gamle hjem ved Kap Boheman traff de så de siste forberedelser til sledeferden som virkelig blev gjennomført — til tross for vanskeligheter av forskjellig art. Men denne ferden er et kapitel for sig. Det får være nok å slutte med et citat fra «Morgenbladet» for 19. februar 1909 fra et møte i Geografisk Selskap, hvor dagbokens forfatter fortalte om ferden:

«Expeditionen havde blandt andet drevet meteorologiske Observationer og foretaget flere Ture gennem Landets ukjendte Indre. Herunder havde man kjæmpet med mange Vanskeligheder. Terrænet var fælt, Veirforholdene alt andet end lystelige; man havde ofte været sinket af Snestorm og Taage. Tilhørerne fik en Smule Forstaaelse af de haarde Vilkaar disse Folk havde lidt under. Man hørte, at Provianten undertiden var saa snau, at Færden maatte fortsættes over Fjeldet, trods Snestormen i det farlige Terræn, hvor lumske Sprækker lurede, og hvor Færdens Deltagere maatte finde Kursen efter Bræernes Retning. Taleren nævnte tilslut de modige Fangstmænd som færdes her og som elsker alle Spitsbergens Farer og Vanskeligheder, saa de stadig drives did igjen fra de roligere Forhold i Hjemlandet . . .»

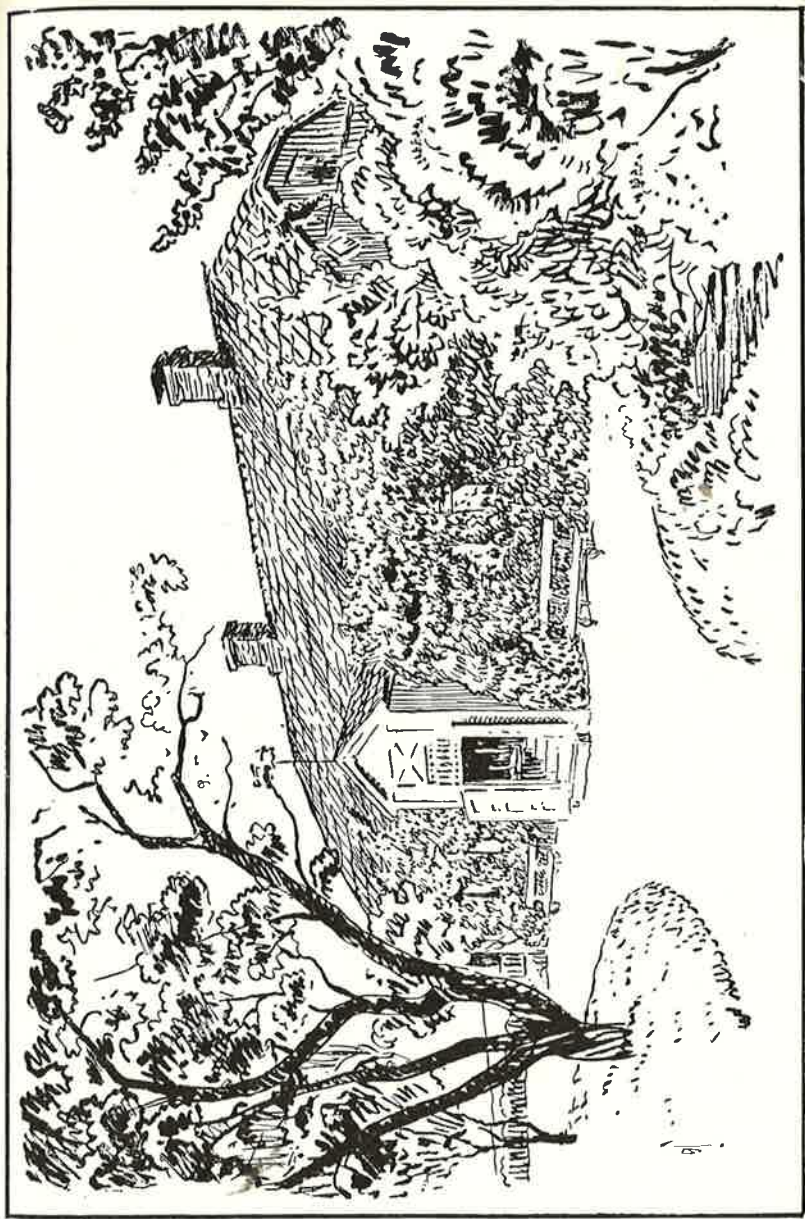
*Per Johansen.*



## ROALD AMUNDSENS FØDESTED BEVARES FOR EFTERSLEKTEN

En del kulturinteresserte personer i Sarpsborg har — med byfoged Bjarne *Didriksen* i spissen — sørget for at Roald Amundsens fødested «Tomta» i Borge blir bevart for efterslekten. Fru Inger *Amundsen* på Heimdal ved Halden, gift med avdøde skibsreder Carl *Amundsen* (en fetter av Roald Amundsen) og hennes svoger, ingeniør Charles *Amundsen* (likeledes en fetter av polarforskeren) har bidratt sitt til at eiendommen kan bli bevart for ettertiden. I sommer blev huset innvidd av «Roald Amundsens Minne» som sammenslutningen heter, den som tar sig av dette verdifulle minnet. Rummene i hovedbygningen blir innredet mest mulig som de var i slutten av forrige århundre som et skipperhjem. Der blir et «polarrum», et «seilskuterum» og et «skipperrum». Det er et meget prisverdig tiltak som her er gjort og hele nasjonen må være initiativtagerne dypt takknemlig for løftet som er tatt.

I forbindelse med denne begivenheten har Borgarsyssel Museum og Roald Amundsens Minne sendt ut et 36-sidig hefte av Ingebret *Aas* og journalist Bjarne *Nygaard* — «Roald Amundsens stamfedre». Det kaster mange nye streif innover sjømannsslekten som stammer fra Hvaler og som kom til å gjøre en slik veldig innsats for land og folk gjennom sin ypperste representant, Roald Amundsen.



Øyvind Sørensens tegning av Roald Amundsens fødested «Tomta» i Borge ved Sarpsborg.

NORDMENN PÅ GRØNLAND 1721—1814  
FREMTRAGENDE DANSK HISTORIKER OM ET  
NORSK STORVERK

AV HANS BOGEN

(H. Ostermann: Nordmænd paa Grønland 1721—1814. I—II. 1078 sider. Illustrert. — Gyldendal Norsk Forlag. 1940.)

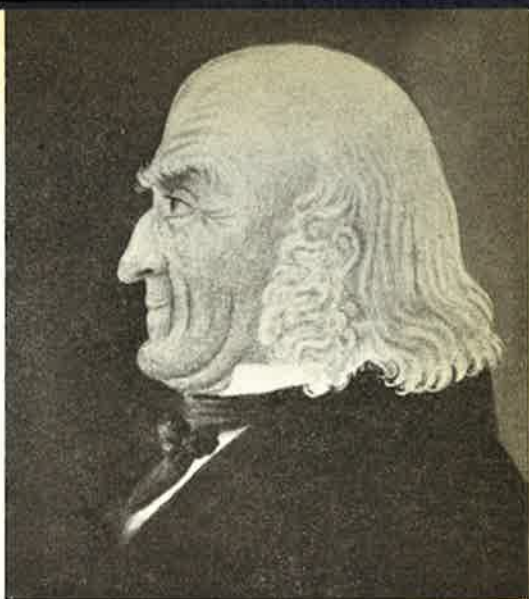
Den danske grønlandsprest, H. Ostermann, utgav høsten 1940 på Gyldendal Norsk Forlag og med bidrag av Nansenfondet (hvor det vil glede Nansen i hans himmel!) og Det Norske Videnskaps Akademi ovennevnte to binds verk. Og om dette verk kan det i sannhet sies med Johan Herman Wessel: «At gavne og fornøie hav stedse det for øie.» Med dette verk har nemlig Ostermann i sannhet gagnet norsk historie, styrket norsk nasjonalbevissthet og fornøiet alle sine lesere. Denne danske sogneprest er en ypperlig stilist, en samvittighetsfull, kildekritisk skolert historiker, et fint, fordomsfritt og hjertedannet menneske, en glimrende forteller og en ukonvensjonell og munter, ja helt og herlig respektløs anekdotekåsør. Intet menneskelig er ham fremmed.

Om kolonibestyreren, sunnfjordingen Jonas de Svanenhielm, som med skibet «Jubelfesten» kom som overassistent til Jacobshavn i 1750, forteller Ostermann: «Da Svanenhielm hadde været nogle aar ved Christianshaab, «forandrede han sin stand» og giftede sig — med en indfødt. Egede Saabye meddeler en egteskabshistorie, som — uden at jeg tør paasta det for vist — meget godt kan være Svanenhielms. Efter først at ha berettet, at de unge grønlandske

kvinder, naar de havde naaet en vis alder, begyndte «at sætte priis paa sig selv» ved af og til «at vaske deres haar og øvrige legeme i urin», hvorved de kommer til «at lugte for os meget stramt, men for grønlenderne er lugten liflig», taler han om blandede egteskaber og siger, at «saa forskjellig end deres ansigtens og øvrige dannelse er, så have de dog noget vist blidt i deres væsen, som matroserne især lære at lide. Vænne disse sig først til den jomfruelige lugt, saa falder

resten av sig selv.» Men derefter fortsetter han: «Jeg kjendte en handelsbetjent, en i enhver henseende ordentlig mand, af god familie og opdragelse, som efter nogle aars ophold i landet fattede kjerlighed til sin opvarterske, der dog ikke hørte til landets skjønheter. Pigen kunde han lide, men ikke lugten. Da hun imidlertid kom daglig til ham, måtte han omsider give efter for sin lidenskap. Han fandt et middel til at befrie sig fra den ham stadig modbydelige stramhed, og han brugte det. Han bestenkede hende nemlig med eau de lavande, først i forbigaaende, siden mere aabenlyst; det gjorde sin virkning. Nu friede han, og fik, som man kan tænke sig, ja. De levede et ganske lykkeligt ægteskab, og havde mange børn; men hun lugtede og stedse siden av eau de lavande.»

I Norges rikshistorie er Norge-Grønland et av de sørgeligere kapitler. Det var i det 10. århundre, under Norges første og største ekspansjonstid — en ekspansjonstid basert



Johan Christian Mørch, 1768—1830, kjøpmann i Grønland, senere tollkasserer i Bergen. Akvarell 1912 tilh. frk. Rein, Bergen. Fotografi i Bergens Museum, den kulturhistoriske samling.

på skuter og skibsfart — at islendinger og nordmenn okkuperte og koloniserte Grønlands sørvestkyst og skapte et norsk samfund som holdt sig i 450 år. Et samfund som i sin velmaktstid talte ca. 3000 sjeler, men som gikk til grunne i løpet av 1400-tallet da Norge, hvis politiske selvstendighet, handel og skibsfart var gått tapt, tillike mistet evnen til å vareta sine beseilingsplikter overfor den grønlandske utbygd, og derved dømte den til død og undergang. Med en befolkning av hvite hadde Grønland ingen betingelser for å greie sig som autarki.

300 år senere, i begynnelsen av 1700-tallet, dannet det sig et nytt grunnlag for en norsk grønlandspolitikk. Driftige bergenske kjøpmenn og redere begynte da å interessere sig, om ikke for Grønland, så iallfall for grønlandshvalen og fangstfeltene i Davisstredet. Og det var denne bergenshvalfangsten som kom til å danne det reelle grunnlag for Hans Egedes hyperromantiske planer om evangeliets gjenutbredelse i de gamle norske kolonier i Eystribygd og Vestribygd.

Da Hans Egede i 1721 drog til Grønland hadde ferden derfor både misjons- og handelsformål, — dette uadskillige tvillingpar i europeisk kolonisasjons- og erobringshistorie. Eller som det står i det «Octroy for det Bergenske grønlandske companie» som fjerde Frederik utstedte 5/2 1723: «. . . fornemmeligen i henseende til Guds ære og den christelige religions forplantelse, og dernest for at sette den imellem Vort rige Norge og oftbemelte Vort land Grønland forhenværende Commercie udi en god stand.» Egede skulde altså ikke bare snakke med eskimoene om Gud, men også om reveskinn, laks, hval, spekk og tran. Misjonsvirksomhet og økonomisk utnyttelse av landet til fordel for tvillingrikene skulde gå hånd i hånd og administreres på Grønland av Hans Egede og i Norge av det i 1720 stiftede «Grønlandske Kompani». Dette kompani var helt norsk og helt privat. Det hadde tollfrihet for sine varer, men hverken



rett til embedsutnevning eller domsmyndighet. Det fikk det først i 1723, men alt våren 1727 måtte det definitivt innstille sine betalinger og den dansk-norske stat overta grønlandsfarten. Ved «regjeringskiftet» 1730 da Frederik IV døde og den eddiksurre pietist Christian VI kom til makten, vilde kongen først innstille hele det grønlandske koloniseringsarbeide, men takket være Hans Egedes tro, geni og iherdighet lyktes det å ombestemme kongen, så Grønland ble reddet for — Danmark. I årene 1734—1750 hadde den danske storkapitalist Jacob Sewerin et innbringende monopol på Grønlandshandelen og det var først i 1774 at den danske stat overtok det alt sammen: misjon, administrasjon og handel. Som Ostermann forteller i sin bok: *æren* for Vest-Grønlands annen europeiske kolonisasjon er helt og fullt Norges, men del i den aller øverste avgjørende økonomiske og administrative ledelse og andel i overskuddet, fikk Norge aldri.



Jørgen Sverdrup 1732—1810, misjonær i Jakobshavn 1764—1788, viceprost i Nord-Grønland, senere sogneprest i Avaldsnes og prost. Oljemaleri tilh. I. Berner Sverdrup, Sandvika.

\*

Det fremgår av Ostermanns verk at blandt de embedsmenn, funksjonærer og misjonærer som drog eller ble sendt til Grønland i årene 1721—1814, var nordmennene i *stort* flertall. I 1782 begynte kongen å ansette inspektører, d. v. s.



amtmenn (nu heter de landsfogeder), på Grønland. Av disse inspektører var i tidsrummet 1782 til 1814 alle på en nær (Wille) nordmenn. Og på en mann nær — en nordmann — viste de sig alle sitt embede og sitt ansvar vel verdige. I sitt 2 binds verk biografierer Ostermann først og fremst de 102 norske embeds- og bestillingsmenn og misjonærer. Men han har også skrevet biografier over 18 norsk-dansker, 4 islendinger og 14 bergenske skibsførere og styrmenn, blandt dem Niels Nielsen Raschs, en mann som øvet avgjørende innflytelse på Hans Egedes misjons- og kolonisasjonsplaner i de bekymringsfulle år før 1720.

Av de 102 biograferte hovedpersoner var 8 inspektører (amtmenn), 40 var kjøpmenn (kolonibestyrere), 22 misjonærer, 25 assistenter, 2 kirurger, en kateket, en opdagelsesreisende, en skibsfører og 2 styrmenn. 26 av 102 var prestesønner, 15 kjøpmannssønner og 14 sønner av offiserer eller jurister. Og hvad fødested angår har hvert eneste norsk fylke ydet bidrag til disse grønlandskolonisatorer. Trøndelag leder med hele 15, Bergen har 14, Nordland 11, Sogn og Fjordane 8. Vestfold, som 175 år senere skulde kolonisere både Nord- og Sørishavene deltok med 3 representanter i grønlandskolonisasjonen.

\*

Da nordmennene i det 10. århundre slo sig ned i Eystri- og Vestribygd, var Sørvestgrønland ingenmannsland. Eskimoene var den gang på sine lange vandringer ikke nådd så langt sør. Men da Hans Egede i 1721 anla den første norsk-danske koloni på ca. 64 gr. n. br., var «hele» vestkysten bebodd av eskimoer (grønlandere). Egedes foretagende var for så vidt ikke et landnom, men et landrov analogt med europeernes tidligere erobringer av Nord- og Sør-Amerika. Men heldigvis er historien om den norske og norsk-danske



Zionskirken i Jakobshavn 1907. Fotografi av H. Ostermann.

kolonisering av Grønland ganske anderledes fredelig lesning enn f. eks. Diaz' beretning om Cortez' erobring av Mexico. Man kunde nesten fristes til å tro at menneskene hadde gjort noen små steg frem i civilisasjon. Men forholdet skyldes kanskje at det ikke var de blodige såkalte «edle» metaller nordmennene og danskene var ute efter. De skulde bare tiltuske sig reveskinn, spekk, barder og dun for til gjengjeld å selge eskimoene alle slags verktøi av metall, fiskekroker, trematerialer, kniver, synåler, fingerbøl, skjorter, blomstrete kjoletøier, malte skrin og kister, tobakk — samt evangeliets forkynnelse. Det siste kan ikke ha vært lett. Sprogvankelighetene var store, men enda verre var det f. eks. at begrepet «synd» var helt nytt og ukjent for eskimoene. Og uten synd ingen syndsforlatelse og uten syndsforlatelse ingen kristendom selvfølgelig. Og det meldte sig også vanskeligheter ved den kirkelige vielse, særlig for den kvinnelige part når det skulde svares «ja» høilydt. Det stred mot bluferdigheten. «Og ennu mere betenkelighet overfor kristen vielse voldte det, at man ikke kunde skilles igjen, når man ønsket det, sådan som hedningene pleide.» Og man må unektelig erklære sig enig med grønlenderne når de sa om nadverden: «Det er som et hexerie og vanskelig at forstaae.» — — —

Det var ikke ved sin undervisning, men takket være sin karakterstyrke, sin elskelighet og hjelpsomhet i personlig omgang med de «ville» at Hans Egede vant proselytter, naiv, nesten enfoldig og dårlig pedagog som han var.

Dessverre var det ikke bare en ny religion Egede bragte med sig til Grønland. Med kolonistene og deres skuter kom også europeiske sykdommer, og Grønlands historie i det 18. århundre domineres av beretninger om epidemier som herjet voldsomt blandt grønlenderne, men som europeerne selvfølgelig var mere immune overfor. Den verste var koppe-epidemien som brøt ut i Godthaab i 1733 og kostet omlag 2000 mennesker livet, men ennå år 1800 utbrøt en koppe-epidemi i Holsteinsborg «som bortrev ca. 350 mennesker og lagde distriktet saagodtsom øde». Det var bare 49 — niogfirti — overlevende grønlendere igjen. Amtmann (inspektør) Niels Rosing Bull kom da med følgende *hjertesukk*: «Et tilbageblik paa nationens skiæbne, fra den tid den besøgtes av Europæerne, er tilgiveligt. Dens gevinst av dette besøg var endeel bekvemmere fangeredskaber og intet meere. Dens tab, i sum, dens lykkelige, dens ubetalelige nøjsomhed og tilfredshed.» Pesten hadde begynt den 22. september og varte til ut i desember. Og vi leser stadig om at «den dræbende og smitsomme sygdom har bortrevet over 100 mennesker» (1785), «en epidemi har bortrevet nesten alle indbyggerne på Kronprinsens Eyland», og i 1812 døde i Ūmánaq 149 mennesker av pesten, nesten alle i løpet av et døgn efter at de var angrepet. Til gjengjeld blev kolonistene sterkt plaget av skjorbukken. De stod helt hjelpeløse overfor denne ernærings sykdom, som det hadde vært så lett for dem å vinne bukt med hvis de vilde lagt sig litt mere efter eskimoisk kosthold, f. eks. ved å spise selens indre organer, eller tygge huden av hval (den inneholder et skjorbukforebyggende middel: mattaq), eller ved å spise tang, d. v. s. rødalgen-rhodimonia talmata —. Det var rødalgen Egil Skalla-



Drangedal prestegård, ca. 1900.

grimsen fikk av datteren Torgjerd da han hadde forsøkt å sulte sig ihjel i sorgen over sønnen Bodvars død. Men kolonistene trodde kanskje som skipper Sem «dend taage som fast stedse i landet er og der udenfor continuerer, hvoraf folckene bliver full af skiørbug.» Først i nødsåret 1812 begynte inspektør Motzfeldt og den tyske geolog Gieseck systematisk å tygge hvalhud og tang.

Det var i det hele ingen dans på roser å være administrator eller misjonær på Grønland. Farene og vanskelighetene begynte gjerne alt på overfarten. Misjonæren Niels Brøn-lund Bloch, som brukte elleve uker fra København til Disco-bukta, forteller: «Paa denne reise erfahrede jeg den første store og kiendelige prøve paa Herrens naadige og mægtige bevarelse, thi da vi, efter gisning, havde naaet den første pynt af Grønland, opkom 3die pintsedag, efter at prædiken af mig var forrettet, et saa forskrekkelig veyr af nordvest, som alle de medfahrende sagde sig ikke nogensinde tilforn at have udstaet. I særdeleshed fyldte een forfærdelig søe det stoere sejl og kastede skibet om saa det blev liggende paa den eene side, og havde aldrig kundet reise sig igjen, dersom Herren, der vilde frelse af den store nød, ikke havde magtet saa, at sejlet av søens og bølgernes store magt revnede fra den eene ende til den anden, saa at skibet derved fik kraft til at reise sig igjen.» (Det var unektelig en guds lykke at seilet var råttent.) Da inspektør Marcus Nissen Myhlenport drog fra København til Disco — denne gang tok hele turen 4 måneder — fikk de i Davisstredet «ved en

søestyrtning lenseportene slaaet ind, saa at vandet strømmede over dækket og ned i kahytten. Kapteinen tabte aldeles hodet, flygtede ned i sit lille kammer og svarede madam Lintrup paa hendes ængstelige spøragsmaal om, hvorledes det gik: «Nu rider vi snart i helvedes afgrund madam.» Og når man kom frem var boligforholdene ofte ulidelige. Eller hvad skal man si om inspektørens bolig i Godthaab som lå slik til at «al sneen fra den store slette bagved *skulde* fyge ned omkring den, saa den til langt hen paa vaaren var som gjemt mellem høie snevolde, og dessuden i en sump, saa at der flød en elv midt igjennem den ene sidebygning. Taget var saa gjennemhullet, at der med regnvejr — der om sommeren indtreffer 2 à 3 ganger om ugen — maatte holdes henved 30 kar i beredskab til at sette under dryppene . . .» Intet under at de slette boligforhold kostet mangen en misjonærfru helsen eller livet. Og til alt dette kom at arbeidet var i høi grad underbetalt. 200 riksdaler pr. år var toppgasjen, og tross løfter om «hurtig befordring» i hjemlandet gikk funksjonær og embedsmenn på små eller ingen vartpengeer tjenesteledige i årevis efter hjemkomsten, — og i ni à ti tilfelle med en ødelagt eller svekket helbred og kone og barn å forsørge. Og hvad forteller det ikke om arbeidets art der oppe at en enkelt misjonær til tider kunne ha et virkefelt som strakte sig over 5 breddegrader, — en distanse som fra Lindesnes til Trondheim. Man skjønner så godt at mange av dem med lengsel så hen til den tid da de «til slutning skulde få et rolig stykke brød»: et embede hjemme i Norge.

Det er selvsagt at det under de trange og bekymringsfulle forhold måtte opstå personlige kontroverser, og «det arktiske humør» gi sig sine utslag. Misjonær Jørgen Myhlenphort forteller fra Frederikshaab at kjøbmannen (kolonibestyrenen) hadde anbragt sin svinesti således at den støtte op til veggen, innenfor hvilken hans seng stod, og skjønt han ofte



hadde påtalt «hvad fugtighed denne hytte foraarsager i mit kammer, hvor alt hvad jeg har synes at vilde for-dærves af mugel, og hvad ubehagelig det var for mig nattetide i min sødeste søvn af hans svins grynten at opvækkes» fikk han aldri annet svar enn at kjøbmannen, «der skulde raade over alle ting, kunde bygge sit sviinehus, hvor han fandt for godt.»

«Men,» sier Ostermann i den anledning, «det var ikke dem deroppe i landet, som havde mest skyld. Det var styrelsen, systemet. Det lagde ligefrem stoffet og anledningerne til rette til konflikter, saa selvom man var så fredelig som en av tusinde, saa *skulde* man snuble over en av anglerne . . . . man aabnede med utallige valne ordrer og ubestemte instrukser utallige muligheter for konflikter, kævlerier, trætter o. s. v.»

Og Ostermann skriver så vakkert: «Derfor er det nærmest merkelig at det i det hele taget gik. At ikke det hele udartet til anarki eller kaos, men at det endog nærmest gik *godt* i det store og hele. Og det tjener til de menneskers ære, at de tog sig sammen dertil, trods alle fristelser til at fortabe sig i lutter skenderier *dog* huskede opgaven: at virke til gavn for det ukultiverede, primitive folk, de levede iblandt, tog den op og gjorde deres bedste for at fuldføre den, bl. a. ved at holde fred i det daglige saa vidt muligt var.»



Gjertrud Christine Egede, 1748—1816, datter av Paul Egede, gift med Henric Christopher Glahn. Maleri tilh. enkefru Marie Lovise Lassen, f. Rasch, København.

Har den danske stat liten ære av sin forvaltning av Grønland i det 18. århundre, så er det desto større grunn til å minnes de nordmenn og dansker — og for oss i Norsk Polar-klubb — først og fremst de norske som ved sin dyktige innsats i tiden 1721—1814 i det hele gjorde det mulig å bevare Grønland for dobbeltmonarkiet. — Egentlig skikk på koloniseringsforholdene på Vestgrønland blev det vel først i Hinrich Rinks tid.

\*

Foruten å være beretningen, sikkerlig en gang for alle, om nordmennenes innsats på Vestgrønland 1721—1814, er Ostermanns verk tillike et kildekrift for norsk slektshistorisk forskning. Vi får vite at bergenseren Hans Mosen Fleischer (1789—1870) som levde 63 år på Grønland, og hvis bestefar hadde vært proviantforvalter i landet, selv blev bestefar til den berømte polarforsker Knud Rasmussen. Misjonær Jonas Gills dattersønn var bataljonslæge Jonas Andreas Lie, som var Wergelands læge i hans siste år. Kolonibestyrer Edward Christie Heiberg fra Kinsarvik var oldefar til dikteren Gunnar Heiberg. Hedemarksgutten, inspektør Schwabe var svigerfar til sogneprest og eidsvollsmann Hieronimus Heyerdahl, bestefar til Oslo-advokaten av samme navn. Norsk Biografisk Leksikon lar sogneprest Hieronimus Heyerdahl gifte sig med en Rebekka Sommerfeldt, men Ostermann har sikkert rett når han lar Heyerdahls kone bære navnet Frederiche Sophie Schwabe. Den norske grønlandskirurg Ole Olrik var stamfar til de kjente danske professorer Hans og Axel Olrik. Kolonibestyrer, sunnfjordingen Jonas de Svanenhielm var oldefar til justis- og statsminister Carl T. Zahle o. s. v. Hundrevis av norske slekter vil med stolthet kunne peke på forfedre som i årene 1721 til 1814 utførte en stordåd i arktiske egner. — Ostermanns bok bør bli norsk folkelesning.

*Hans Bogen.*



## FRA POLARFRONTEN



STORE NORSKE SPITSBERGEN KULKOMPANI. Isbryteren «Isbjørn» gikk fra Tromsø 22. mai om ettermiddagen. Den første kullbåt, Kjødés «Munin», forlot Harstad 27. mai og kom til Spitsbergen 31. mai. Den første kullast gikk med «Vilma» fra Longyearbyen 5. juni.

KULLSKIBNINGEN FRA SVALBARD 1940. Fra Store Norske blev der skibet ca. 265 000 tonn og fra Moskushamn en 3—4 000 tonn.

FRA SVALBARD TIL KAUKASUS. En serie på 5 bind av Nansens bøker sendes nå ut under titelen «Fra Svalbard til Kaukasus». To bind er kommet: «Blandt sel og bjørn», hvor vi får høre om Nansens første møte med Ishavet da han var bare 20 år gammel. Det andre utkomne bindet heter «En ferd til Spitsbergen», hvor han forteller om sin ferd til Bjørnøya og Spitsbergen med «Veslemøy» i 1912. Senere kommer «Gjennom Sibir», «Gjennom Armenia» og «Gjennom Kaukasus til Volga». Sibir-boken beretter om Nansens reise til Jenisei og helt ut til det fjerne Østen i 1913, og de to siste om hans arbeide for de armeniske flyktninger. Det er spennende og verdifulle beretninger, og vi lærer Nansen nærmere å kjenne som menneske og videnskapsmann — hans grundighet under forberedelsene, hans forskertrang og hans eventyrlyst.

NORDMENN PÅ GRØNLAND. Grønlands nykolonisasjon i 1721 utgikk som kjent fra Bergen med Hans Egede. Til 1814 var Grønland norsk. Hvor stor den spesielt norske innsats var i denne tid har vi ikke hatt ordentlig greie på. Nå har imidlertid den danske prest *H. Ostermann* utgitt et storverk om «Nordmænd paa Grønland 1721—1814» i 2 bind på tilsammen over tusen sider. Vi får et levende bilde av livet på Grønland i det 18. århundre. Det var hårde livsvilkår, og av disse handelens og misjonens folk blev det gjort et stort og godt arbeide. Nordmennene tok en fremtredende del i dette arbeide som gjennom Ostermanns verk nå står levende for oss.



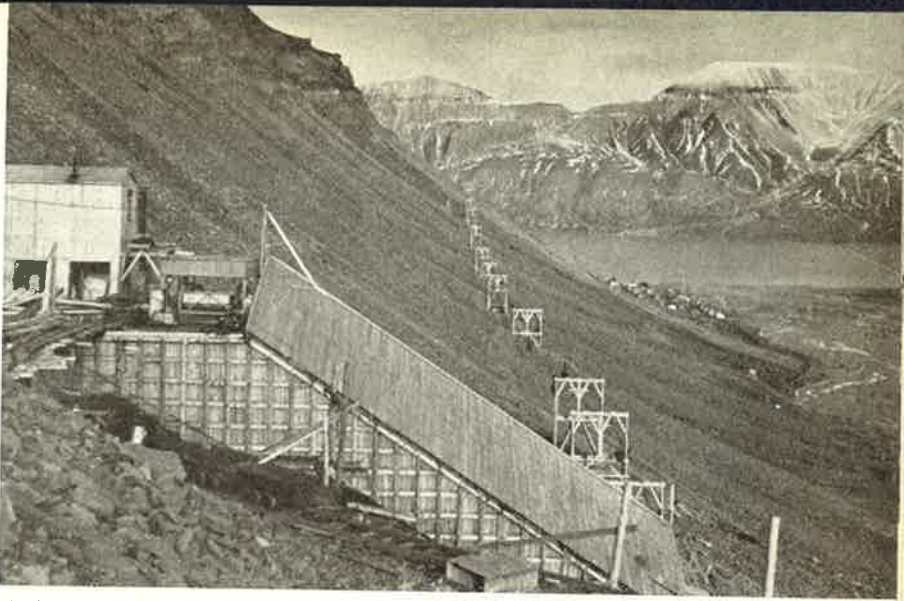
Bebyggelsen i Sverdrupbyen.

SVALBARDS BEFOLKNING 1940—41. Longyearbyen med Hotellneset: 627, Sverdrupbyen: 139, Sveagruben: 19, tilsammen for Store Norskes anlegg: 785. I Barentsburg var det 800 mennesker, i Grumantbyen 540 og i Pyramiden 80, tilsammen for de russiske anlegg 1 420. Moskushamn hadde 2 mann, og på forskjellige steder overvintret 17 fangstfolk. På Bjørnøya var det 3 mann og på Jan Mayen ingen. Tilsammen 2 227 innbyggere.

NORDØSTGRØNLAND. Grønlands Styrelse i København har i mai 1941 fra Eskimones på Claveringøya fått melding om at alt er vel på alle de danske og norske stasjonene i norddistriktet.

NORSK BARN FØDT PÅ GRØNLAND. Da fangstskuten «Ringsel» kom tilbake fra radiostasjonen Torgilsbu på Grønland i september 1940 medfulgte også stasjonens bestyrer Eggesvik med frue og telegrafist Hoff, samt Eggesviks lille datter. Den lille piken, som het Åse-Marie, var kommet til verden på Torgilsbu i mars måned 1939. Hun hadde for det meste levd av gitemelk.

SVALBARDPRESTEN BLIR SOGNEPREST. Fra 1940 er presten i Longyearbyen sogneprest, lønnet av den norske stat. Tidligere var han misjonsprest og hans lønn blev utredet av det norske misjonsselskap og Store Norske Spitsbergen Kulkompani med en halvpart hver. Prest har i de senere årene vært pastor J. Kruse.



Taubanen til Sverdrupbyen, i nærheten av Longyearbyen.

**SVALBARD-ISBRYTEREN.** Isbryterutvalget har fremlagt forslag til en isbryter med et displacement på 3 500 tonn og en maskinstyrke på 6 800 HK. Overaltlengden blir 74,60 m og største bredde 17,20 m. Største dypgående (akter) 6,5 m. Isbryteren er også planlagt med plass til fly.

**ET 1000-SIDERS OSEANOGRAFISK VERK.** Professor Harald Ulrik *Sverdrup*, som i de senere årene har opholdt sig i U. S. A., hvor han har reorganisert det berømte Scripps Institute, arbeider for tiden med et stort oseanografisk verk sammen med amerikanske videnskapsmenn. Verket blir et standardverk på ca. 1000 sider.

**EN AV POLARFRONTENS SKAPERE,** dr. Sverre *Pettersen*, som for tiden opholder sig i U. S. A., har sendt ut et betydningsfullt meteorologisk arbeide om værvarsling. Dr. Pettersen hører til den norske skole i meteorologien, den som er skapt av professor Vilhelm *Bjerknes*, professor J. *Bjerknes* og Tor *Bergeron*. En rekke av de store landene har studert systemet i Norge eller våre folk har vært i disse landene for å lære op meteorologene: Tyskland, Russland, England, Amerika, Japan, India, Argentina og en rekke andre land.

**VÅR ARKTISKE STASJON FOR PLANTEKULTUR.** Statens forsøksstasjon i plantekultur for Troms og Finnmark — Holt — ligger ved Tromsø. Vi regner stasjonen for en arktisk stasjon, og den har hatt to ekspedisjoner — en i 1935 og en i 1936 — til Svalbard for å samle



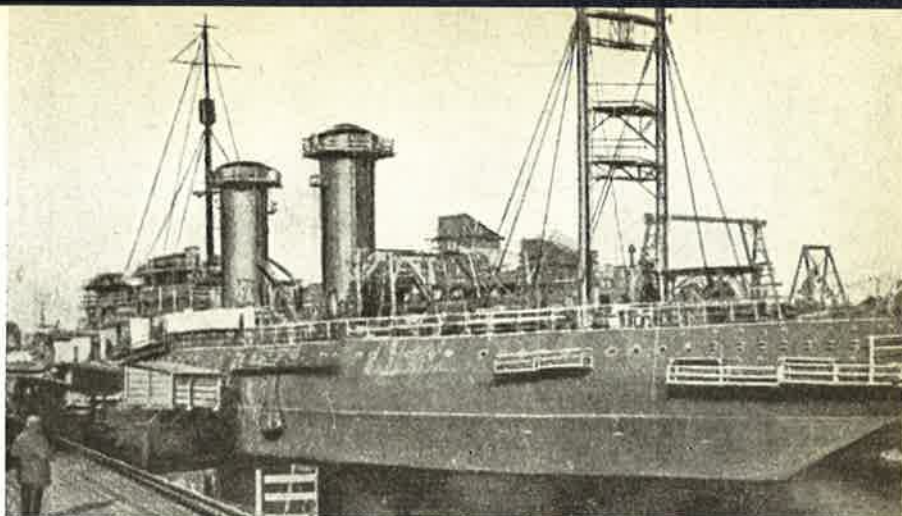
inn planter, særlig gressplanter. Disse ekspedisjonene er planlagt og organisert av assistent Karl *Flovik*, og i 1935 var han selv med på Svalbard og styrte innsamlingen. I 1936 var det landbrukskandidat O. *Finnset* som var innsamlingssjef.

Det plantematerialet som blev innsamlet, blev utplantet og opalet på forsøksstasjonen, og det er inngående cytologisk gransket av assistent *Flovik*. I 1938 skrev han en større avhandling: «Cytological Studies of Arctic Grasses». For dette arbeidet fikk herr *Flovik* i 1939 den landbruksvidenskapelige doktorgrad.

FRANSK MARKISE GJØR KRAV PÅ GRØNLANDS TRONE. De franske avisene forteller, at en fransk markise, *Olga Hericourt*, påstår at hun kan bevise hun er en etterkommer av Eirik Raude i rett nedstigende linje. Hun mener derfor at hun kan gjøre krav på «Grønlands trone». Grønland blev som kjent opdaget av Eirik Raude omkring år 900. En av hans sønner *Leiv Eiriksson* var Amerikas opdager. Den yngste av sønnene kom i tjeneste hos *Vilhelm Erobreren* og fikk *Le Havre* som lønn for sin tapperhet, heter det. Gjennom sitt giftermål skaffet han sig også *Hericourt* i nærheten av *Belfort*.

ET MONUMENTALT POLARTEPPE. Polartraktene virker sterkt på kunstnerne om det så gjelder malerne, komponistene eller f. eks. kunstveverskene. Ifjor høst stiller således fru *Sigrid Mohn* ut et polarteppe, hun har arbeidet med i halvannet år. Det skulde egentlig ha vært hengt op på Polarutstillingen i Bergen 1940, men den blev jo avlyst på grunn av krigen. Hun har selv spunnet ullen og farvet garnet til dette teppet. *Yngve Anderson* har tegnet det. Teppet er tre kvadratmeter og det centrale i billedfremstillingen er «*Fram*» i Polhavet. I forgrunnen finner vi de tre store polarforskerne: *Nansen*, *Sverdrup* og *Amundsen*. Bak dem flammer nordlyset. Nordlyset vevet fruen våren 1940 mens bomber og granater så å si eksploderte over hodet på henne!

GRØNLAND UNDER AMERIKANSK BESKYTTELSE. Grønland, verdens største øy, som Norge og Danmark har trettet om i mange år og som var norsk inntil 1814 ifølge Haagdommen av 1931, er nu besatt av amerikanerne. Allerede ifjor sommer beseilte U. S. A. øya og leverte proviant til de innfødte og til danskene der oppe. Nordmennene klarte sig selv. Det er meget som taler for at amerikanerne nyter godt av det rekognoseringsarbeide den norske flyveren *Sigurd Aagenæs* gjorde sommeren 1932, da han undersøkte en hel rekke ud-



Isbryteren «Joseph Stalin».

merket egnede flyplasser, bl. a. en del som var dannet av gammel havbunn med fast og hard sand, plasser som delvis holdt internasjonale mål.

KNUD RASMUSSENS SØNN FILMER PÅ GRØNLAND. Knud Rasmussens eneste sønn — Nils Christian *Rasmussen* — som deltar i en dansk ekspedisjon til Grønland, har filmet en hel del der oppe ifjor. Han fortsetter altså der faren slapp.

RUSSISKE KJEMPEISBRYTERE. Som kjent har russerne de senere årene bygget flere kjempeisbrytere på 11 000 tonn og med 10 000 hk.s maskineri. Den første av dem, som blev ferdig, var «Joseph Stalin». Dernest fulgte «Lazar Kaganovitch», «Wyacheslav Molotov» og «Otto Schmidt». Fartøiene får selvsagt plass til fly, som skal brukes under rekognoseringer i isen.

RUSSISK POLARFERD PR. FLY. En russiske polarekspedisjon pr. fly foretok et tokt i juni (1941) til det nordlige Ishavet. Ekspedisjonen blev ledet av den kjente polarforsker *Tscherewitschny*, og turen forløp uten uhell. Man landet blandt annet på et isflak på 78 grader nordlig bredde. Blandt deltagerne var magnetologen og astronomen *Ostrokin*.

LANG VEI FOR POSTEN. Posten fra Grønland har tatt de rareste veier. Amerikanerne har delvis tatt den med til U. S. A. og derfra sendt den over Italia og Tyskland. Post fra Grønland til norske adressater er kommet over England og Portugal og videre nordover.



Byrds ekspedisjon: Overvintringshusene under bygging.

HVOR MAN SPILLER I IS-LOTTERIET. I Nome har man en ganske morsom lotteri-institusjon som kalles «Islotteri». Man skytter inn en bestemt sum penger, ledsaget av en gjetning om *når isen vil gå op til våren*. Det koster en dollar å være med og «spille», og den som gjetter riktigst — kommer nærmest dagen for isens opbrudd, kan vinne op til 30 tusen dollars. Hvis flere gjetter likt, avgjøres saken ved loddtrekning. Lotteriet åpnes ved jultider og omfattes med veldig interesse. Når det nærmer sig den tid da det kan tenkes at isen vil gå op, stiger spenningen til feber.

ROALD AMUNDSSENS BLÅBÆRSAFT I NOME. Da «Elisif»s mannskap (les kaptein Th. Jensens artikkel i Polarårboken) kom til Nome efter endt eventyrlig ferd langs Sibirskysten, gikk folkene på byens apotek for å finne noe å slukke tørsten med. De skulde ha noe i retning av saft og vann. Vel, mine herrer, sa farmasøiten, og hentet frem en flaske fin-fin norsk blåbærsaft som Roald Amundsen hadde efterlatt sig da han siste gangen besøkte Nome. På apoteket kunde man få kjøpt alt fra morfin til vekkerur og skolisser, så hvorfor ikke Roald Amundsens egen blåbærsaft?

BYRDS EKSPEDISJON HJEM FRA ANTARKTIS. Admiral Byrds ekspedisjon, som bestod av tre landpartier med flere fly, har måttet reise hjem fra Sydpollandet på grunn av forholdene. Deltagerne hadde sikkert i og for sig ikke hatt noe som helst mot å ha blitt der sørpå en tid inntil verden kommer i rimelige folder igjen, men økonomien forbød det. En del har sikkert ekspedisjonen fått utrettet. Admiral Byrd har lenge hevdet at der finnes umåtelige rikdommer på Sydpollandet av gull, jern, kobber, kull, tinn, wolfram og antagelig kvikksølv. Han vil, når freden kommer, anlegge tre faste kolonier i Antarktis. Så snart det inntreder fredelige forhold i verden må også Norge ta op igjen arbeidet i Antarktis.



Byrds ekspedisjon: Overvintringshusene nedsnedd.

HVALFANGERNE FRAVÆR OG BARNEFØDSLENE. Prost *Prytz* opplyser til Sandefjords Blad, at det er en voldsom nedgang i tallet på fødsler i Sandar. I de 6 første måneder av 1941 er det født 99 i bygden, i det samme tidsrum ifjor var fødslenes antall hele 226.

VERDENSPRODUKSJONEN AV HVALOLJE I DE SISTE 30 ÅR ER OVER 40 MILLIONER FAT. Verdensproduksjonen av hvalolje fra 1909 til 1938 stiller sig ifølge International Whaling Statistics som følger:

1909	.....	240,000 fat	1927	.....	1,191,922	«
1910	.....	284,320	«	1928	.....	1,321,313
1911	.....	498,498	«	1929	.....	1,886,082
1912	.....	669,743	«	1930	.....	2,799,042
1913	.....	766,237	«	1931	.....	3,686,976
1914	.....	804,118	«	1932	.....	915,842
1915	.....	705,464	«	1933	.....	2,596,778
1916	.....	699,669	«	1934	.....	2,573,155
1917	.....	403,112	«	1935	.....	2,691,283
1918	.....	385,855	«	1936	.....	2,871,117
1919	.....	417,245	«	1937	.....	3,210,671
1920	.....	407,327	«	1938	.....	ca. 2,900,000
1921	.....	471,141	«	(av disse norske selskaper: 721,721 fat)		
1922	.....	639,276	«	1939/40 (bare norske selskaper) .... 909,200		
1923	.....	817,314	«	.....		
1924	.....	716,246	«	.....		
1925	.....	1,040,408	«	.....		
1926	.....	1,152,536	«	.....		
				40,671,890 fat		

MOSKUSOKSEN OG STAMOKSEN I KAMP. En del stamokser har i sommer som vanlig vært i felleshavning i Åmotsdalen inne under Snøhetta, forteller «Adresseavisen». Der har også holdt sig en enslig moskusokse, som for etpar år siden skilte lag med sine egne, og siden har streifet rundt alene. Moskusoksen har søkt selskap med stam-

oksene og det ser ut til at de har kommet godt ut av det med hinannen.

Men like før stamoksene skulde forlate fjellet, kom moskusoksen i slagsmål med en av de yngre stamokser, og da de to har litt forskjellig måte å slåss på, så det ikke bra ut for tamoksen. Dette så høvdingen for okseflokken, gamle «Tryggson», og han kunde ikke finne sig i noe nederlag for sin flokk fra en omstreifer. Gamlingen gikk øieblikkelig til angrep, og det blev en spennende kamp som gjeteren og de andre okser fikk følge i detaljer.

«Tryggson» var sværere enn moskusoksen, og det blev makten som avgjorde kampen. Moskusoksen blev til slutt klemt op mot en bjørk og fikk herlig juling. Da den endelig slapp fri, drog den slukøret til fjells. Og «Tryggson» så sig triumferende omkring, den var høvding og hadde gjenoprettet flokkens ære.

HVALPIONEREN CHRISTIAN LARSEN DØD. En av pionerene i norsk hvalfangst, fhv. hvalskytter *Christian Larsen*, er avgått ved døden i Tønsberg. Han drog til sjøs 16 år gammel og kom snart over i hvalfangsten, som dengang foregikk i Nordishavet og ved Finnmarkskysten. Bare 23 år gammel fikk han fast ansettelse som skytter og dermed begynte et langt og virksomt liv som hvalskytter og skipper på mange båter og så å si på alle hav. Bl. a. var han i Japan i syv år. Han var i sitt 50-årige hvalfangerliv ute for en rekke spennende begivenheter og viste alltid og i alle situasjoner at han var i besiddelse av den norske sjømanns beste egenskaper. I 1907 tok han med den lille hvalbåten «St. Lawrence» rundt Amerika fra New Foundland til Victoria i Britisk Columbia, 124 000 sjømil på 115 dager, hvilket blev betraktet som en flott prestasjon dengang.

ET ARKTISK FAKULTET I TROMSØ. I flere år har det vært arbeidet for et nord-norsk universitet. Det var patrioten *Hans A. Meyer* som reiste saken. Etterhvert blev den dimensjonert ned til et arktisk fakultet — gamlekonsulen skjenket til og med 100 000 kroner til ideens realisasjon. Men det er blitt med planene. Ishavsbyen har gode betingelser for å få et slikt fakultet. Ishavsbedriften er en levende bestanddel av byen og fylket. Tromsø har sitt eget museum for landsdelen, et museum hvor der arbeides med energi og våkenhet, den eier Geofysisk Institutt, som står høit vorden over og andre betingelser. Det vilde glede alle nordmenn om saken kunde bli løst om ikke altfor lenge.



FRA REDAKTØRENS SKRIVEBORD. Hvis redaktøren av Polar-årboken skulde gi ut en bok med de bidragene som klubbens medlemmer sender ham, vilde det ikke komme noen årbok i det hele tatt. Enkelte har i årenes løp levert bidrag, men de er forsvinnende få — riktignok desto mer trofaste. Stoff finnes det rundt om overalt og det har heldigvis ikke vist sig å være noen ebbe i tilgangen på andre kanter. Men helst vilde jo redaksjonen ha artikler fra medlemmene selv, ting som de selv har vært med på i polartraktene — i sør eller nord. Eller noe de måtte ha på hjerte.

En annen ting er også av viktighet: La oss få en kritikk av årboken. Hvad er galt, *hvad* kan gjøres anderledes og *hvordan*? Kom med forslag, og redaktøren skal ta dem op til realisasjon!

Årets bok vil sikkert flere si er for tung og det kan de ha rett i. Det vil si det kan synes slik ved et flyktig øiekast. Bl. a. vil kanskje enkelte steile over lengden på Th. Jensens beretning fra den eventyrlige ferden langs Sibirkynten. Men ta og les den — det er stoff som teller og ruver, stoff som viser hvad norske sjøfolk er støpt av. Den er verd sine mange sider. Kvinnenes innsats i polartraktene får vi også heldigvis kartlagt i større og større utstrekning. Av det lette stoffet vil ingeniør T. F. Scholanders Nordpolsresan kvikke op i en dyster tid. Hans Bogens artikkel om H. Ostermanns storverk vil også leses med megen interesse. Bogen hører til de underholdende, trofaste medarbeidere som alltid har noe på hjerte og som kan skrive slik at stoffet fanger.

Helmer Hanssen skrev i et følgebrev til Polarårbokens redaktør at han ingen skribent var. Men det motbeviser hans meget leseverdige artikkel om minner fra Sydpolsturen.

Som sagt: ta og les! Og kom selv med bidrag neste år.

Våre hjelpere bør vi også minnes av og til. Av disse har vi som særlige venner: bryggeri-eier, direktør Knud Ringnes, skibsreder Jacob Kjode i Bergen, Store Norske Spitsbergen Kulkompani ved sine direktører, d'hr. Halfdan Jacobsen og Einar Sverdrup og direktør Gunnar Schjelderup. Hvalfondet har også vist megen forståelse for årboken gjennom flere år og det er også redaksjonen og klubben meget taknemlig for. Uten denne hjelpen og støtten vilde ikke årboken ha kunnet se dagens lys.

## MEDLEMMENE I NORSK POLARKLUBB

- Aagaard, Bjarne, *Stavern*.  
Ånderud Larsen, Ole, direktør, *Sandefjord*.  
Aanerøy, Konrad, *Spitsbergen*.  
Aarseth, Elling, Skipsreder, *Ålesund*.  
Aasgaard, Gunnar, bergmester, Observatorieg. 1, *Oslo*. F. t. Svalbard.  
L'Abée-Lund, Jan, dr. med., *Hamarvik, Frøya*.  
Andersen, Albert, bestyrer, «*Ekely*» pr. *Larvik*.  
Anthonsen, Rolf, telegrafist, adresse ukjent.  
Arnesen, Odd, journalist, «*Aftenposten*», *Oslo*.  
Arnsen, Odd-Helge, Bogstadveien 66 V, *Oslo*.  
Askheim, Tor, ingeniør, Frognerveien 30 B, *Oslo*.  
Asvall, Isak, telegrafbestyrer, *Drammen*.  
Aune, Tinus, kjøpmann, *Tromsø*.  
Baldersheim, Sverke, infanterikaptein, Stensgt. 25 IV, *Oslo*.  
Bang, Oscar, Vestgrensen 14, *V. Aker*.  
Bathen, F., telegrafbestyrer, Boks 70, *Tromsø*.  
Batt, Hj., industridirektør, Gimle Terrasse 3, *Oslo*.  
Bay, Henriette, fru, Sollerudveien 7, *Lilleaker*.  
Berge, Paul, filmfotograf, Hegdehaugsveien 26, *Oslo*.  
Bergesen, Birger, professor, Norges Tannlegkehøyskole, Gjetemyrs-  
veien 69, *Oslo*.  
Berggrav, Eivind, biskop, Bispegården, *Oslo*.  
Bergsjø, Hjalmar, cand. jur., *Longyearbyen*, Svalbard.  
Bergquist, O. A., hovedbokholder, Store Norske Spitsbergen Kulkom-  
pani Aktieselskap, Tordenskjoldsgt. 6, *Oslo*.  
Bjercke, Alf, dr. ing., Skippergaten 29, *Oslo*.  
Bogen, Hans, *Voksenlia*.  
Borge, Hans, konsul, *Tønsberg*.  
Borgen, Laura, fru, Observatorieg. 1, *Oslo*.  
Braavold, Hjalmar, hvalfangstbestyrer, *Orlund pr. Sandefjord*.  
Bratlid, Lovin, kaptein, Løkkeveien 4, *Oslo*.  
Brende, Karl, revisor, Fjellgaten 50, *Oslo*.  
Broch, Henr. A., sekretær, Solheimsgt. 7 B IV, *Oslo*.  
Bryde, Leif, konsul, *Sandefjord*.

- Brøgger, A. W., professor, Universitetets Oldsaksamling, Universitetsgaten 13 B, *Oslo*.
- Buset, Paal, ingeniør, Oslo Lysverker, *Oslo*.
- Bussoli, Nino, dott.ing. C/o: Eriksen, Staffeldtsgt. 5 VIII, *Oslo*.
- Bøckmann, P. W. K., dr. Gjetemyrsveien 75, *Oslo*.
- Christell, Einar, kaptein, Narvavägen 7, *Stockholm*, Sverige.
- Christensen, Chr. Fred. 90 Grey Street, *Newcastle on Tyne 1*.
- Christensen, Fie, frk., *Sandefjord*.
- Christensen, Fr. Møller, Fjellgt. 68, *Alesund*.
- Christensen, Ingrid, fru, *Sandefjord*.
- Christensen, Lars, konsul, *Sandefjord*.
- Christensen, Lars, jr., *Sandefjord*.
- Dahl, Eilif, *Holmenkollen*.
- Dahlquist, Sven, ingeniør, *Tromsø*.
- Danielsen, Widding, radiobestyrer, Oslo Radio, *Tryvasshøgda*.
- Delphin, Kr., o.r.sakfører, Incognito Terrasse 7, *Oslo*.
- Devold, Hallvard, Observatoriegt. 1, *Oslo*.
- Diesen, Bredo, tannlege, Prinsensgate 26 B, *Oslo*.
- Diesen, Mauritz, o.r.sakfører, Ivar Aasens vei 7, *V. Aker*.
- Drevon, Robert, Bygdø Allé 88, *Oslo*.
- Dybwad Holmboe, fylkeslege, *Tromsø*.
- Døbler, Georg, direktør, Nürnberger Hof, Kr. 4desgate 9, *Oslo*.
- Egede-Nissen, Dag., dr., *Tåsen st. V. Aker*.
- EGGE, A., Boks 285, *Bergen*.
- EGGE, Arne, jr., *Ålhus, Jølster*.
- Eggvin, Jens Konrad, cand. real., Fiskeridirektoratet, *Bergen*.
- Eidsvig, Thor, G., skinneskjort, *Alesund*.
- Engstrøm, Wilhelm, reklametegner, Uelandsgt. 18, *Oslo*.
- Erichsen, Nagell, Leif, advokat, «Aftenposten», *Oslo*.
- Evensen, Kristian, fangstbestyrer, *Ranvik pr. Sandefjord*.
- Fagervoll, Ludvik, fabrikkieier, *Nordal (Sunnmøre)*.
- Flaaten, Hans, konsul, Behrengate 5, *Oslo*.
- Foss, Kaare, Kaarsberg, Camilla Colletts vei 9, *Oslo*.
- Foss, Magda, fru, —»— —»—
- Foss, Ragnar Kaarsberg, —»— —»—
- Foss, Sigurd, ingeniør, —»— —»—
- Fredriksen, Ivar, direktør, *Harstad*.
- Galschiødt, O., *Harstad*.
- Giæver, John, sekretær, Observatoriegt. 1, *Oslo*.
- Giæver-Krogh, I., direktør, Bennetts Reisebureau A/S, Karl Johansgate 35, *Oslo*.

- Gleditsch, Odd, disponent, *Sandefjord*.  
 Godager, Anders, *Furnes pr. Hamar*.  
 Gottwaldt, Birger, kaptein, Baldersgate 15, *Oslo*.  
 Grytten, Jens, skibshandler, *Alesund*.  
 Håvie, Erik, politimester, *Elverum*.  
 Hagen, Asbjørn, cand. mag., Botanisk Museum, Trondheimsv. 23, *Oslo*.  
 Hagerup, Harald, radiotekniker, Tollbodgt. 25, *Oslo*.  
 Hamre, Martin, Slemdalsveien 33 B, *V. Aker*.  
 Hansen, Lars, forfatter, *Horten*.  
 Hansen, Ragnar, hotelldirektør, *Tromsø*.  
 Hanssen, Helmer, besiktigelsesmann, *Tromsø*.  
 Haugan, Albert, Strøm Terrasse 20, *Drammen*.  
 Haugan, Finn, Havnegaten 22, *Drammen*.  
 Haugen, M., direktør, c/o: Bertheus J. Nilsen A/S, *Harstad*.  
 Herdal, Eiliv, konsulent, Bygdø Allé 35, *Oslo*.  
 Hesse, Jürgen, P. A., *Hedemora*, Sverige.  
 Hoel, Adolf, professor, Oscarsgate 26, *Oslo*.  
 Hofgaard, Knut, *Halden*.  
 Hole, Math., *Sjåk*, Gudbrandsdalen,  
 Holm, Johan, telegrafist, Casparisgate 3, *Oslo*.  
 Holmboe, Gudleif, konsul, *Tromsø*.  
 Holm-Johnsen, Øivind, *Porsgrunn*.  
 Holsbø, Gullak, kaptein, Finnmark Fylkesrederi, d/s «Alta», *Vadsø*.  
 Holtedahl, Olaf, professor, Geologisk Institutt, *Blindern*.  
 Horn, Gunnar, dr. ing., Anton Schjøthsgate 13, *Oslo*.  
 Huseby, Sigurd, godseier, Grimelund Gård, *Vindern*.  
 Høygaard, Arne, dr., Hauges vei 34, *Tåsen*.  
 Høygaard, Unni, fru, Hauges vei 34, *Tåsen*.  
 Ingstad, Helge, overrettssakfører, Bygdø Allé 33, *Oslo*.  
 Isaksen, Isak, skipper, *Tromsø*.  
 Iversen, Sverre, kontorchef, Gardeveien 2, opg. D, *V. Aker*.  
 Jacobsen, Halfdan, direktør, Store Norske Spitsbergen Kulkompani Aktieselskap, Tordenskjoldsgt. 6, *Oslo*.  
 Jacobsen, Halfdan, jr., bergingeniør, c/o: Aktiebolaget Atlas Diesel, *Stockholm 1*.  
 Jacobsen, Herman, adresse ukjent, *Oslo*.  
 Jacobsen, O., disponent, Nordlandslinjen, *Harstad*.  
 Jansen, Birger, Kamrer, 7 Villagatan 38, *Borås*, Sverige.  
 Jelstrup, Hans S., astronom, Norges geografiske Opmåling, St. Olavs-gate 32, *Oslo*.  
 Johannessen, Kr., *Breivikbotn*.

- Johannessen, S., kst. statsråd, Handelsdepartementet, Dronningens-  
gate 15, *Oslo*.
- Johansen, B., Storgaten 137, *Tromsø*.
- Johansen, Johan, fangstmann, Uelandsgt. 10, Blokk 4 V, *Oslo*.
- Karlsen, Martin, skibsreder, *Brandal pr. Ålesund*.
- Kjær, Erling, kaptein, *Tromsø*.
- Kjøde, Elin, frk., *Bergen*.
- Kjøde, Jacob, skibsreder, *Bergen*.
- Kjøde, Rebekka, fru, *Bergen*.
- Knudsen, Einar, lektor, Borgundveien 75, *Ålesund*.
- Knudsen, Kjerulf, dampskibsekspeditør, Markveien 19, *Ålesund*.
- Knutsen, Willie, arkitekt, *f. t. Amerika*.
- Koller, Alfred, Observatoriegt. 1, *Oslo*.
- Kolsrud, Oluf, professor, Krusesgate 3, *Oslo*.
- Konow, Magnus, skibsreder, *Sandefjord*.
- Koppernæs, Johan, skibsreder, *Ålesund*.
- Koppernæs, Karl, skibsreder, *Ålesund*.
- Koskull, Anders, baron, *Alvesta, Sverige*.
- Krogh, Rolf von, kommandørkaptein, *Høvik*.
- Kvien, Rolf, skipper, *Ålesund*.
- Landmark, V., *Brandal pr. Ålesund*.
- Langlo, Christian, adjunkt, Grensegaten 7, *Ålesund*.
- Larsen, Hagerup, *Brandal*.
- Larsen, R., kaptein, c/o: Kjøde, S/s «Ingerseks», *Bergen*.
- Lassen-Urdahl, Kjeld, *Hvalstad*.
- Legreid, D., *Batenfjordsøra*.
- Leira, Edvard, Parkgaten 26, *Ålesund*.
- Lid, Johannes, konservator, Botanisk Museum, *Oslo*.
- Lied, Jonas, konsul, 20 Pall Mall, *London S. W. 1. Engl.*
- Ligner, dr., *Ørebro, Sverige*.
- Liholt, H. B., kjøpmann, Pilestredet 68, *Oslo*.
- Lindholm, J. N. K., ing. adr. skibsreder Jacob Kjøde, *Bergen*.
- Lindquist, Leon, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Torden-  
skjoldsgt. 6, *Oslo*.
- Luncke, Bernhard, Ingeniør, Ole Vigsgate 32, *Oslo*.
- Lund, Reidar, Norsk Lydfilm, Nedre Vaskegang 2, *Oslo*.
- Lyngaas, Reidar, løytnant, Observatoriegt. 1, *Oslo*.
- Lyng, Bernt, professor, Prestegårdsveien 22, *Blindern*.
- Lützow-Holm, Finn, komm.kaptein, *Horten*.
- Løchen, Edmund, Wergelandsveien 7, *Oslo*.
- Løyning, Paul, lektor, Abbediengveien 21, *Skøyen*.



- Løvaas, Gunnar, bergingeniør, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, *Longyearbyen, Svalbard.*
- Malmberg, Sigvard, redaksjonssekretær, «Stockholms-Tidningen», *Stockholm, Sverige.*
- Marstrander, Fr., konsul, Consulat de Norvège, *Marseille, Frankrike.*
- Marø, Kr., Ratvik, *Borgund pr. Ålesund.*
- Matheson, Wilhelm, Ekeberg gård, *Enebakk.*
- Mehren, Martin, kontorchef, Rosenkrantzsgaten 4, *Oslo.*
- Merckoll, Hans, bergmester, Gui Gård, *Heggedal.*
- Michelsen, A., Telegrafens Skrankeekspedisjon, *Oslo.*
- Moberg, Arvid, redaktør, *Luleå, Sverige.*
- Mortenson, Elsa, fru dr., *Hønefoss.*
- Mortenson, Magne, dr., *Hønefoss.*
- Mosby, Olav, Geofysisk Institutt, *Bergen.*
- Natvig, Harald, overlege, Incognitogt. 29, *Oslo.*
- Nilsen, Haakon, Bokerøen, *Svelvik.*
- Nummedal, Finn A., *Harstad.*
- Nyhus, Gunnar, lege, Gamle Ringeriks vei 21, *Stabekk.*
- Nois, Hilmar, *Longyearbyen, Svalbard.*
- Odfjell, Andreas, c/o: Andreas Odfjell & Co. A/S, *Bergen.*
- Okkenhaug, G. A., tollstedsbestyrer, *Harstad.*
- Olsen, A. C., skibsmegler, Postboks 17, *Sandefjord.*
- Olsen, Johan, kaptein, *Ålesund.*
- Paulsen, Carl E., billedhugger, *Tønsberg.*
- Paulsen, Harald B., *Sandefjord.*
- Prydz, Olaf, assuransedirektør, *Sandefjord.*
- Rachlew, Cato, direktør, Saugbrugsforeningen, *Halden.*
- Rasmussen, Johan, o.r.sakfører, *Sandefjord.*
- Rasmussen, Kaare, skibsreder, Hjertnespromenaden, *Sandefjord.*
- Remmen, Johan, kaptein, Kolvikbakken, *Ålesund.*
- Remø, Isak, D/s «Arktos», Remøylandet, *Ålesund.*
- Richter, Søren, arkeolog, f. t. *Grønland.*
- Riiser-Larsen, Hj., kaptein, D. N. L. Fred. Olsen & Bergenske A/S, *Oslo.*
- Ristvedt, P., tollkontrollør, *Askim p. o.*
- Romnæs, Nils, disponent, Norsk Luftfoto, *Oslo.*
- Russeltvedt, Nils, meteorolog, Meteorologisk Institutt, *V. Aker.*
- Røer, Paul, stud. jur., Lassonsgate 3, *Oslo.*
- Sandve, K., *Bryne.*
- Sauc, Agnar, *Harstad.*
- Schjelderup, L., kaptein, *Tromsø.*

- Scholander, P. F., dr., Anatomisk Institutt, Universitetet, *Oslo*.  
 Schröder, Ragnar, Nørve, *Ålesund*.  
 Sem-Jacobsen, Wilhelm, Frognerveien 20, *Oslo*.  
 Severin, Roald, Kirkegaten 7, *Ålesund*.  
 Skaun, Sigurd, journalist, «Dagsposten», *Trondheim*.  
 Solberg, Thor, Vestlandske Flyveselskap, *Bergen*.  
 Solheim, Wilhelm, ingeniør, Industrigaten 69, *Oslo*.  
 Steen, Sigurd, kaptein, Gimleveien 50, *Bergen*.  
 Steinskog, Dagfinn, sekretær, Telegrafstyret, *Oslo*.  
 Storm-Johnsen, radiotelegrafist, adresse ukjent.  
 Stoutland, Sverre, kaptein, Fjøsangerveien, *Minde pr. Bergen*.  
 Stranderud, Hans Wilsesgate 6, *Oslo*.  
 Strandwitz, kaptein, *Longyearbyen*.  
 Størmer, Carl, professor, Astrofysisk Institutt, Universitetet, *Blindern*.  
 Svendsen, Ingvald, kaptein, *Tromsø*.  
 Sverdrup, H. U., professor, Geofysisk Institutt, *Bergen*.  
 Sund, Oscar, fiskerikonsulent, Fiskeridirektoratet, *Bergen*.  
 Sæbjørnsen, Sæbjørn, ing., *Harøy*.  
 Sæther, Carl S., konsul, *Tromsø*.  
 Thomle, Sigurd, styrmann, Gabelsgate 1, *Oslo*.  
 Torjusen, Louis, bokholder, Store Norske Spitsbergen Kulkompani  
 Aktieselskap, Tordenskjoldsgt. 6, *Oslo*.  
 Tornøe, J. Kr., sekretær, Nyberggaten 25, *Oslo*.  
 Vaage, Jakob, cand. mag., Bærums vei 227, *Stabekk st.*  
 Vartdal, Knut, reder, *Ålesund*.  
 Vogt, Thorolf, professor, Norges Tekniske Høiskole, *Trondheim*.  
 Waage, Rasmussen, H., c/o: Dancker, Frognerveien 20, *Oslo*.  
 Wattne, Rolf, Norsk Teknisk Bureau, *Oslo*.  
 Wefring, Gunnar, maler, villa Fimbu, Jernbaneveien, *Stabekk*.  
 Wendelbo, Per, sekretær, Den Norske Legasjon, *Stockholm*.  
 Werenskiold, Dagfin, Midgarsveien, *Jar*.  
 Werenskiold, Werner, professor, Geografisk Institutt, Universitetet,  
*Blindern*.  
 Westby, Astrid, fru, Tjernsrud, *Stabekk*.  
 Westby, Sigurd, ing., Store Norske Spitsbergen Kulkompani Aktiesel-  
 skap, Tordenskjoldsgt. 6, *Oslo*.  
 Wexels, Wilhelm, Apalveien 44, *Frøen*.  
 Whist, O., Kapellveien 60, *Grefsen*.  
 Widerøe, Solveig, fru, *Voksenlia*.  
 Widerøe, Viggø, disponent, Kr. Augustgate 19, *Oslo*.

Wiik, Sigurd, Angell, lektor, Bygdø Allé 53, *Oslo*.

Winge, Emanuel, tannlege, Majorstuhuset, *Oslo*.

Winge Sørensen, Hans, direktør, *Sandefjord*.

Wollebæk, Alf, bestyrer, Zoologisk Museum, Trondheimsveien 23, *Oslo*.

Zukriegel, Josef, Ph. dr., Albertov 6, Geographical Institute of the  
Charles University, *Praha*.

Øien, Fritz R., student, Øiens Foto & Drogeri, *Tromsø*.

Øverby, Arne, radiotelegrafist, Nedre Vollgt. 14, *Oslo*.

### NORSK POLARKLUBBS STYRE:

Formann og kasserer: Professor Adolf Hoel, Norges Svalbard- og  
Ishavsundersøkelser, *Oslo*.

Viceformann: Ingeniør Sigurd Westby.

Styremedlemmer:

Bergmester Hans Merckøll.

Sekretær Dagfinn Steinskog.

Hans Bogen, sekretær.

## INNHold

Våre kvinners innsats på Svalbard .....	3
<i>Av Daniel Nøis.</i>	
Brit Hofseth .....	10
<i>Av dr. Gunnar Holmsen.</i>	
Minner fra Sydpolsturen .....	13
<i>Av Helmer Hansen.</i>	
Storm over Grønland .....	20
<i>Av Odd Arnesen.</i>	
Eventyrferden med motorskibet «Elisif» langs Sibir-kysten ..	30
<i>Av Theodor Jensen.</i>	
Svalbard i krigssonen .....	67
Nordpolsresan .....	68
<i>Av T. F. Scholander.</i>	
To menns lunefulle polarvinter på «Kap Ingenting» .....	77
<i>Av Per Johansen.</i>	
Roald Amundsens fødested .....	86
Nordmenn på Grønland 1721—1814 .....	88
Fra Polarfronten .....	99
Medlemmene i Norsk Polarklubb .....	108

# Bennett's Reisebureau A/S

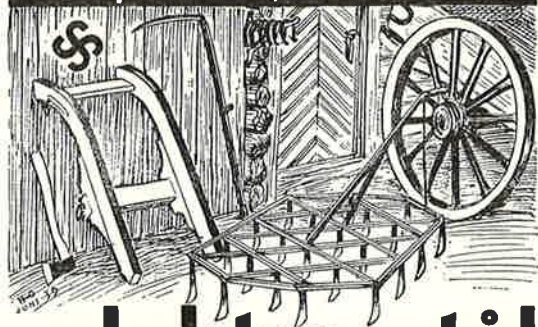
Etableret 1850

Hovedaksjonærer: Den norske Amerikalinje, Fred Olsen & Co., Det Bergenske Dampskibsselskab, Det Nordentjeldske Dampskibsselskab, Vesteraalens Dampskibsselskab, Det Stavangerske Dampskibsselskab, Areidals Dampskibsselskab, Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Hardanger Sunnhordlandske Dampskibsselskab, Norges Statsbaner.

*Nordens eldste  
og største  
reisebyrå*

Billetter utstedes med alle trafikkselskaper. Hotellreservasjoner foretas i inn- og utland. Komplette reisearrangementer. Selskapsreiser. Pengeveksling. Assurance

Redskaper holder, når fremstillet av



**elektro - stål**

fra

**CHRISTIANIA SPIGERVERK**

**§ JERN- OG STÅLVERK §**



TELEGRAMADRESSE  
Dampskipskontor, Tromsø  
TELEFONER: 78 og 360

# Troms Fylkes Dampskipsselskap

Underholder den statsunderstøttede  
lokaltrafikk i Troms fylke og til-  
støtende distrikter i Nordland fylke.  
Eget kjølelager i Tromsø.



*Til industrielle bedrifter!*

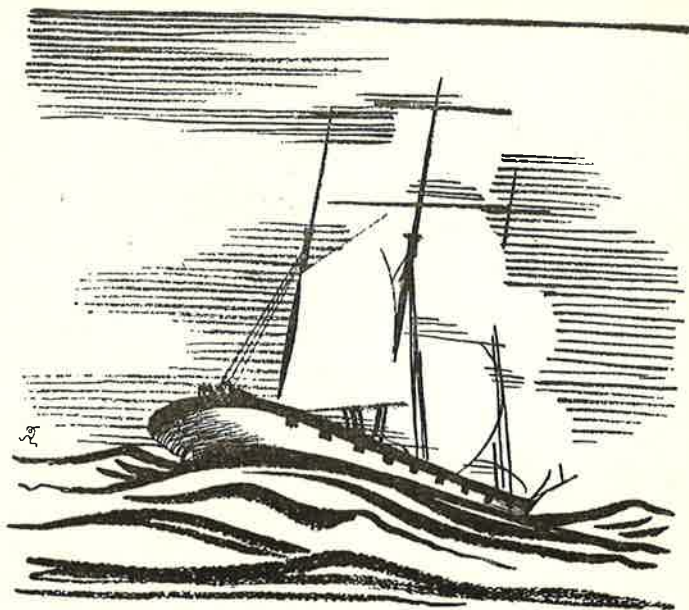
Vi kan nu påta oss alle slags  
MASKINERINGSARBEIDER  
av stort og smått gods. Spesielt  
vil vi anbefale oss for seriearbei-  
der, hvor fordelaktige priser kan  
påregnes.

**Egen avdeling for finmekanikk**

Vår maskinpark består av 150 arbeidsma-  
skiner, hvorav 40 nye, moderne presisjons-  
maskiner. — Med vår store stab av dyktige,  
erfarne fagfolk vil vi gi Dem den beste service.

*Innhent  
prisoverslag!*

**NYLANDS VERKSTED**



## Den gang „Majorca“ gjorde jomfrureis

— det var enda i året 1882 — var den en av de skarpeste seilere som noen gang har ploiet de syv hav. I 1908 gjorde den turen fra Pensacola til Rio de Janeiro på 43 dager. Det var rekord den gang.

Rekorden og de hvite seil er forlengst overfloiet av dampskibet. Vår mektige og moderne handelsflåte som senere vokste frem krevde annen trimming og vedlikehold. Her har Jotun bunnstoff og maling gjennom mange år ydet en omfattende skibstjeneste.

Kravene vokser med årene — selv under stillstanden — derfor er vårt laboratorium stadig beskjeftiget med videnskapelige undersøkelser og eksperimenter.

Norsk skibsfart skal finne Jotuns skibstjeneste beredt som alltid før.

JOTUN KEMISKE FABRIK A/S

2. s.

**Jotun**  

**verner \* verdier \***

## **CLAUS ANDERSEN A/S, TROMSØ**

*Pelsvarehandel*

Vi har 29 fangststasjoner  
på Svalbard, og er det firma som først  
begynte med rasjonell fangst  
av polarpelsskinn. Nord-Norges  
største pelsvarehandel og  
buntmakerverksted.

*Spesialitet*

**NORD-NORSKE OG ARKTISKE PELSVARER**

## **SANDEFJORDS BLAD**

Det ledende organ i hvalfangstens centrum

**MER ENN 30 ÅRS ERFARING**

1



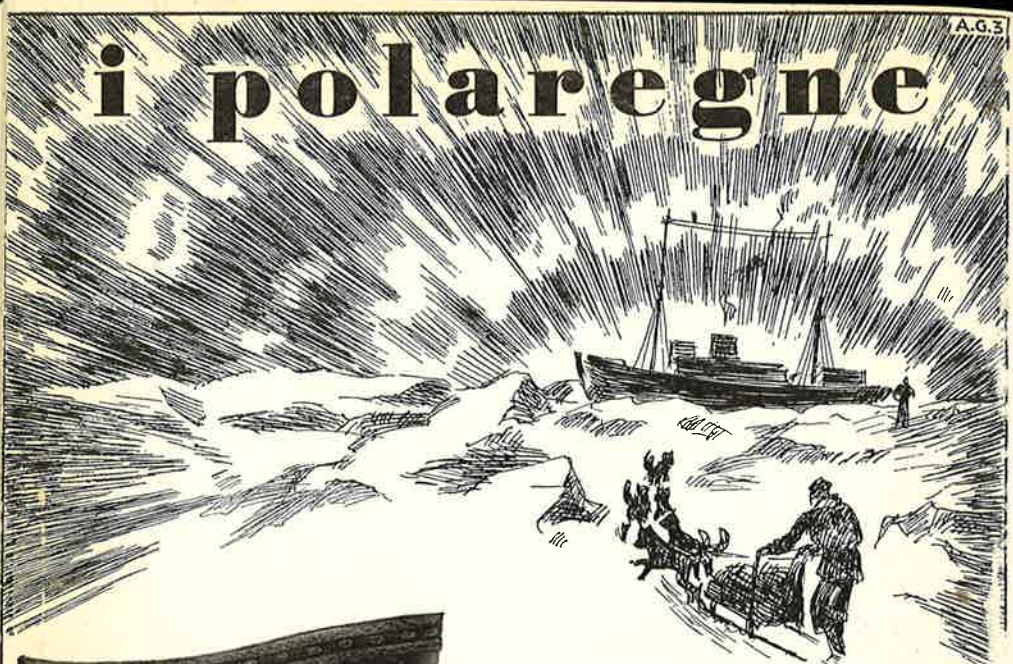
gjør at vi kan by Dem en kvalitetsmotor som er uovertruffen  
hvad kraftydelse, driftssikkerhet  
og økonomi angår. Be om tilbud fra

**Sleipner**

MOTORFABRIKK A.S FREDRIKSTAD

*Nye modeller i år.*

# i polaregne



og overalt ellers  
 hvor vår tids vi-  
 kinger som fangst-  
 folk – fiskere og  
 sjøfolk ferdes –

brukes



**GUMMI-  
 STØVLER**

**A.S ASKIM GUMMIVAREFABRIK**