



*André Lottin - 48*

# POLAR ÅRBOKEN

1945

GYLDENDAL NORSK FORLAG

POLAR-ÅRBOKEN  
1945

# POLAR-ÅRBOKEN

1945

UTGITT AV  
NORSK POLARKLUBB

GYLDENDAL NORSK FORLAG  

---

OSLO 1945

REDIGERT AV ODD ARNESEN

PRINTED IN NORWAY  
REISTAD & SØNNES BOKTRYKKERI



## POLAR-ÅRBOKEN FOR TIENDE GANG

*Polar-årboken* feirer i år litt av et jubileum. Årets utgave av boken er den tiende i rekkefølgen. Vi startet i 1933, året etter at Norsk Polarklubb så dagens lys. Det var ordskifte om en skulle gi ut et årlig julehefte eller en større årbok. Heldigvis blev en stående ved det siste. Og det viste sig å være det rette. Siden har boken kommet med følgende årganger: 1933, 1935, 1936, 1937, 1938, 1939, 1940, 1941 og våren 1942. Da meldte også *Polar-årboken* pass trass i at det var nok av pågang fra nasisthold for å få den ut. Vi kunde ikke skrive hvad vi vilde — så fikk det heller være. De foregående 9 årbøkene har vært på om lag 1 200 sider.

*Polar-årboken* har behandlet nær sagt alt mellem himmel og jord når det gjelder polarforhold: fra kunsten i polartraktene til fly og bikkjer, fra kull og fangstmenns nybyggerliv, fra polarhumor til jakt på isfjell, fra sankthanskveld i Eirik Raudes land til jordbruksvilkårene på Vest-Grønland, arktisk kultur og polarmentalitet, Svalbard og Grønland erobres fra luften, modernisering av hvalfangstflåten, barn og skole på Svalbard, besøk hos russerne på Svalbard, fangstkvinnens virke i polartraktene, over 300 dikt til Roald Amundsens minne o. s. v., o. s. v. Vi kunde holde på å regne op i det uendelige. Mange gode navn har vært knyttet til årboken og fortrinlig hjelp har vært å få for redaktøren blandt folk som har skjönt og forstått hvilken kulturell betydning årboken har. Vi kan nevne i fleng: Lars *Christensen*, maleren Gunnar *Wefring*, polarfareren Per

*Ristvedt*, major *Gunnar Isachsen*, professor, dr. *Olaf Holte-dahl*, *Bernt Balchen*, den utrettelige *Olaf Hanssen*, profes-sor *H. U. Sverdrup*, generalmajor *O. C. Dietrichson*, den virksomme og hjælpsomme *Hans Bogen*, den lovende unge journalisten *Thor Knudsen* fra Tromsø som døde i konsen-trasjonsleir i Tyskland, *Oscar Sund*, polarfareren, kaptein *Helmer Hansen*, kommandørkaptein *Sigurd Scott-Hansen*, *Ove Arbo Høeg*, *Peter Freuchen*, dr. *Gunnar Horn*, som sta-dig har vært til stor hjelp og støtte, *Helge Ingstad*, biskop *Eivind Berggrav*, den hjælpsomme ingeniør *Sigurd Westby*, *Paul Løyning*, kaptein *Sverre Røvig*, sekretæren i Hval-fangerforeningen *Harald B. Paulsen*, professor *W. Weren-skiold*, ishavsskipper *Isak Isaksen*, dr. ing. *Alf Bjercke*, *Thor Iversen*, konsul *Carl S. Sæther*, generalkonsul *Jean Erikson*, Göteborg, fangstkvinnen *Wanny Woldstad*, *Ebbe Munck*, København, *Fritz R. Øien*, professor *Bernt Lynge*, fangst-kvinnen *Berntine Johansen* (som døde under krigen), *Svend Foyn Bruun*, fangstmannen *Daniel Nøis*, dr. *Gunnar Holm-sen*, *T. F. Scholander*, journalist, nu presseattasjé i Helsing-fors *Per Johansen*, botanikeren *Johannes Lid* o. fl.

Vi tillater oss å gjengi hvad en kapasitet som *Peter Freu-chen* sa om Polar-årboken i 1933:

«Nu iaar (1933) udgives en Aarbog, et anseligt, smukt illustreret Skrift, som vi ikke har Magen til noget andet Sted paa Jorden. — — — Alle er de Experter, man har faaet til at skrive i Aarbogen, og den er af meget høj Værdi. Her faar man bedst Oversigt over, hvor langt man er naaet i økonomisk Udnyttelse og teknisk Rejsetrafik i Polar-egnene. Maatte denne Bog bli fulgt af mange andre! Jeg forudsiger, at ti Aars Polaraarbøger af samme Standard som den første vilde være uvurderlig i sin Art, vilde bli en Kilde-skrift som aldrig anet. — — — Vi venter paa en lang Række lignende Bøger, og jeg venter dem med Længsel og Spænding.»

Ikke alle har vært like forståelsesfulle i de årene årboken har sett dagens lys. De største vanskene har en møtt i Norge, men de er til for å overvinnes. De som ikke har forstått noe av det kulturarbeidet som ligger bak utgivelsen av boken, har i hvert fall ikke greid å knekke initiativet og det fortsatte arbeid. Boken arbeider på langt sikt. Vi skal i hvert fall sette alle kluter til for å løse den oppgaven vi har satt oss — *det* er løftet ved utsendelsen av den tiende årboken.

*Polar-årboken 1945*, som er den første i fredstid, møter blandt annet med en del brev fra den unge Knud Rasmussen som søkte og fikk Fridtjof Nansens støtte, brev som forteller meget både om dansken og nordmannen. Og for å vise at vi søker utover i vår polarforskning og at Norge har vide horisonter i sitt polararbeid, har vi fått den kjente Norgesvennen, professor Hans W:son Ahlmann til å skrive en artikkel om russernes imponerende innsats i polartraktene gjennom deres enestående polarinstitutt i Leningrad.

Ved dette lille jubileet vil gjerne *Polar-årbokens* redaktør nytte høvet til å takke de enkelte som har hjulpet til slik at boken har kunnet komme ut i disse årene: konsul Lars *Christensen*, bryggerieier, direktør Knud *Ringnes*, som nylig døde, skipsreder Jacob *Kjøde*, Bergen, Store Norske Spitsbergen Kullkompani ved dets direktører H. *Jacobsen* og Einar *Sverdrup* — den siste omkom under krigen på Svalbard under krigsinnsats der oppe, Hvalrådet ved dets formann, profesor Birger *Bergersen*. En særlig takk rettes til klubbens sekretær, Hans *Bogen*, som til alle tider og ved ethvert høve har stått til tjeneste med råd og dåd, uten tanke på honorar og slike bagateller. I det hele tatt har alle de som har gått inn for oppgaven å være med på å hevde Norges polarinteresser i nord og sør, gjort det med en uselvisk interesse. Det gir gode voner for de neste 10 årene, for å ta et kortere spenn av tid om gangen.

*Polar-årboken* ønsker vel møtt igjen!

Og for å ta fremtiden: Enhver av medlemmene i klubben og andre interesserte er mer enn velkomne til å skrive i årboken så den blir best mulig, men stoffet må være viktig og av betydning for en videre krets.

Opgavene ligger og venter på oss alle. La oss ta fatt med fynd og klem og la oss ikke skremme av den smule motstand vi måtte møte her og der! Polarfolket har vært ute i skruis før denne dagen!

# EINAR SVERDRUP FALT PÅ SIN POST

AV SIGURD WESTBY

I begynnelsen av september 1941 blev Longyearbyen og alle anlegg på Svalbard evakuert. Den norske befolkning blev overført til England. Store Norskes anlegg, som hadde vært stedet for liv og vekst uavbrutt siden selskapet begynte der i 1916, blev stille. Duren fra kraftstasjon og taubaner og larmen fra den travle virksomhet i grubene ophørte. — Det må ha vært en bitter stund for de mange som i årrekker hadde hatt sitt arbeide der oppe i «Den værbitte byen» å legge den bak sig for ubestemt tid. Og bitrest falt det sikkert for lederen, direktør Einar *Sverdrup*, som i så mange år hadde vært knyttet til bedriften.

Til Longyearbyen kom Einar Sverdrup som ung assistentingeniør i 1922, og fra da av tilbragte han mesteparten av sin tid der oppe. Han gikk fra første øieblikk med liv og sjel op i det lille, isolerte grubesamfund, blev grubeingeniør i 1923, vintersjef i 1927, og ved direktør Bays død etterfulgte han denne som teknisk direktør. — Han gjennomførte en rekke utvidelser av de forskjellige grener av den stadig voksende bedrift. Kraftstasjonens kapasitet blev øket, taubanenettet blev utvidet, og en ny grube, som efter den opprinnelige grube overtok navnet Grube 1, blev åpnet og utstyrt for gjennomført mekanisert drift. Det nye byanlegg som vokste op i forbindelse med Grube 1, fikk navnet *Sverdrupbyen*.

Ja, bittert må det ha vært for ham å forlate det sted som så lenge hadde optatt hans intense interesse. Og efter an-



Direktør Einar Sverdrup.

disse små, beskjedne skip som i tyskernes nyhetsutsendelse blev til en isbryter på 2 000 tonn og et transportfartøi på 3 000 tonn, som blev senket av tyske luftstridskrefter i en av Spitsbergens fjorder). Mannskapet bestod mest av utvalgte grubefolk fra Store Norskes arbeidsstokk. — Den 14. mai var skipene kommet til Grønfjorden. «Isbjørn» gikk foran og brøt råk innover fjorden, og var kommet noen hundre meter innenfor «Festningen», den vestre odde ved innløpet. Da kom et tysk observasjonsfly, og ikke lenge efter fire kampfly som gikk til angrep med bomber og maskinskyts. «Isbjørn» og «Selis» blev snart rammet og senket og gikk ned med de fleste ombordværende. Og der falt Einar Sverdrup på sin post. Og med ham mange av Store Norskes beste folk. En av de overlevende forteller at det siste han hørte ombord på «Isbjørn» var Sverdrups stemme:

komsten til England tok han straks fatt på arbeidet med å søke å bevare anleggene fra de ødeleggelser, som uundgåelig måtte følge med at de blev liggende uten tilsyn og vedlikehold.

Våren 1942 lyktes det ham å få myndighetene til å gå med på å utruste og sende en ekspedisjon til Svalbard for å forberede gjenoptagelse av driftene. Han blev leder av ekspedisjonen, med oberstløytnants rang. Ekspedisjonen hadde to fartøier, isbryteren «Isbjørn», kjent fra Oslo havn, og sel-fangeren «Selis». (Det var

«Bare se å komme dere på land, jeg er såret.»

Einar Sverdrup var kommet frem til inngangen til sitt gamle virkefelt, men tyske bomber hindret ham fra å komme helt frem. Og hans innsikt og energi er gått tapt for det gjenopbygningsarbeide som nu er satt i gang efter fiendtlighetenes ophør, efter at tyske kanoner og bomber i 1943 og 1944 har ødelagt det meste av anleggene der oppe.

I avisartikler og foredrag om Svalbard og kulldriften der oppe gjorde han meget for å vekke og holde vedlike offentlighetens interesse for norsk arbeide i polarlandet Svalbard. Han var den fremragende leder som alltid selv gikk i spissen i kritiske situasjoner, og sådanne er det ikke lenge mellom der oppe. Hans stadige omtanke var hvorledes han kunde få innført forbedringer på de forskjellige områder, så folk kunde trives i ødemarken. Og at han hadde hell med sig viste den stadig økende virksomhet, og ikke minst kunde man se det av at så mange formenn og arbeidere tok stadig langvarigere opphold uten å reise hjem til Norge «på ferie».

Einar Sverdrup vil bli savnet av mange, og lenge vil den store arbeidsstokken på Svalbard savne og minnes sin mangeårige avholdte leder.

## DAGFINN STEINSKOG FALT FOR SITT LAND

EN AV NORSK POLARKLUBBS STIFTERE

Sekretær Dagfinn *Steinskog* i Telegrafverket døde i den tyske konsentrasjonsleiren Mauthausen i Gusen i Schlesien i februar 1945. Allerede på et tidlig tidspunkt blev Steinskog formann for en illegal komité på 8 medlemmer innen Telegrafverket (1941) som samarbeidet med Mil.org. og andre illegale organisasjoner, både i og utenfor landet. Telegrafverket har om lag 7 000 faste funksjonærer. Det sier sig selv at en slik etat har ganske særlig betydning under krig. Steinskog arbeidet meget energisk, både dag og natt, og gjorde et helt igjennem strålende arbeid. Det var uhyre viktig å møte nasifiseringsforsøkene innen etaten, ordne med økonomisk støtte til dem som kom ille ut og skape en front mot nasiststyret. Det blev skaffet alle mulige opplysninger som via Sverige blev sendt videre til London. Det var selv sagt et livsfarlig arbeid. En virket under den forutsetningen at det kunde bli invasjon, og en kan da tenke sig hvilken rolle telegraf og telefon vilde komme til å spille.

Av hovedkomitéens 8 medlemmer blev de 7 arrestert eller måtte forlate landet. Det blev en mann igjen, men nye krefter støtte straks til for å fylle ut rekkene. Mange funksjonærer hele landet over satte i krigsårene sitt liv på spill for å skaffe opplysninger og bringe dem videre. Telegrafverket mistet 16 mann — enten i tyskernes konsentrasjonsleirer eller på annen måte.

Dagfinn Steinskog blev arrestert 27. oktober 1943 — det var en organisasjon som røk, men ikke Telegrafverkets, så



en regner med at tyskerne ikke har greid å få noe ut av Steinskog. Han satt en tid på Akershus, blev så overført til Grini og senere sendt til Tyskland (januar 1944). Her kom han i Vernichtungslager og en fikk ingen underretning fra ham. Man vet at han var i Natzweiler og senere blev overtørt til Mauthausen. En fange som var sammen med ham forteller at han var i godt humør og frisk, inntil den



siste vinteren da han falt litt sammen på grunn av dysenteri. Det var elendig stell — nærmest ikke noen pleie. Steinskog opmuntret de unge guttene som kunde være litt nedfor og mantede dem til å holde ut. Karakteristisk for ham er hvad han sa da han begynte å skranke. En av fangene foreslo ham at han skulde forsøke å få en jobb i en radiofabrikk, for der vilde han få det bedre. — Nei, svarte Steinskog, arbeidet i en radiofabrikk er av større betydning for tyskerne i deres krigførsel enn den gravingen jeg driver med. Jeg vil dele skjebne med dere andre.

Steinskog sa selv at han døde lykkelig — han angret ingenting av det han hadde gjort, men var bare glad fordi han hadde fått lov til å være med på å gjøre en innsats for Norge. Alle kollegene hans i Telegrafverket sørger over ham både fordi han stod så høit som kollega og kamerat og for det strålende arbeid han gjorde. Etaten har i Steinskog mistet en av sine mest intelligente og begavede menn. Han var en arbeidskraft av de sjeldne.

Dagfinn Steinskog vil ikke bli mindre savnet i Norsk Polarklubb, klubben som han stod fadder til i 1933. Hans stillferdige vesen, hans klokskap og gode vennesinn er egen-skaper vi alle satte høit hos Steinskog.

Fred over hans minne med takk for innsatsen som kostet ham livet!

*Dagfinn Steinskogs personalia:* Dagfinn Steinskog var født i Steinskog i Rogaland 1903 på nyttårsaften. Han kom inn i Telegrafverket 1922, gjennomgikk den høiere telegrafutdannelsen og tok eksamen artium og juridikum mens han arbeidet. Blev ansatt ved Stavanger Radio, Oslo Radio, Svalbard Radio (1928—29) — var på Svalbard også sommeren 1930. Fungerte også som poståpner på denne utposten. I 1931—39 arbeidet han ved Oslo kringkaster og kom så inn i Telegrafverket som sekretær.

## POLARKLUBBENS VENN, DIREKTØR KNUD RINGNES, DØD

POLARSKUTEN «FRAM»S BEVARER OG POLARKLUBBENS  
TROFASTE VENN

Det var med dypt vemod direktør Knud Ringnes' utallige venner landet over fikk meldingen om hans død. Han vil ikke bare bli savnet som den stillfarende, fine venn som gjorde så meget godt uten at folk flest ante noe om det. Han vil *vel* så meget bli savnet fordi han var en kulturbærer, som uselvvisk gikk inn for den saken han hadde tatt op til løsning. Det er nok å vise til bevaringen av «Fram». I dag kan en trygt si: Uten direktør Knud Ringnes vilde sikkert den berømte skuten ha gått sin visse undergang i møte.

Han så det først og fremst som en kulturoppgave å berge dette polarfartøiet som hadde vært lengre sør og lengre nord en noen annen skute. Han tok saken op som en arv fra faren og onkelen, som var «Fram»s redere under Nansenferden 1893—96 sammen med Axel Heiberg. Siden februar 1933 var Knud Ringnes «Fram»-komiteens formann, fra skutens verste trengselsår og til sin død. Han ofret både tid og omhu og omtanke for skuten og saken og mange penger. Han så ikke stillingen som noen æresstilling som sådan — han tok sitt formannshverv alvorligere enn de fleste.. I de hårde årene da det stod på nippet til at det ikke blev noe «Fram»-hus og noen bevaring av skuten, tok han op kampen og førte den til ende med glans. Huset blev reist, skuten var reddet.

Men han hvilte ikke på de vunne laurbær efter husets innvielse ute på Bygdønes. Han fortsatte sitt kulturarbeid

videre, samlet og sanket rundt om i landet alle minner fra de tre store ferdene skuten gjorde i sin tid. Når folk var så lettsindige å fortelle Knud Ringnes at de var i be-



siddelse av en eller annen ting av interesse, ropte han uten blusel og med det lune blink i øiet som var ham eget: — Den beslaglegger jeg — og føide han senere til — jeg blev aldri skuffet.

Ingen gledet sig sterkere over at besøket i «Fram»-huset gikk op inn-til krigen satte inn, enn dets ulønnede og energiske direktør. Men heller ikke noen sørget mere, når noen var så sjofle at de kunde få det over sitt hjerte å stjele ting fra den stolte skuten.

Det blir ingen lett sak å erstatte Knud Ringnes i hans bedrift der han nød en enestående tillit og hengivenhet, men lettere blir det ikke ute i «Fram»-huset som nu må savne sin trofaste bevarer.

Polarklubben har særlig grunn til å savne sin trofaste venn. Det var aldri nei i hans munn når det gjaldt Polar-Årboken som har måttet slite nokså hardt med økonomien. Et år han ikke var blitt spurt om å yte sin skjerv, ringte han op og sa: «Jeg er fornærmet, De har ikke spurt mig om penger til Polar-Årboken i år.» Hvorpå fulgte en hjertelig latter!

Slik var han.

O. A.

## KNUD RASMUSSEN SKRIVER TIL FRIDTJOF NANSEN

Knyttet til hverandre gjennom felles interesser blev Knud Rasmussen og Fridtjof Nansen venner for livet. Fra første stund av gav den eldre Nansen, den mer erfarne polarfarer, sin yngre venn mange gode råd. Gang på gang gjennom årenes løp nyttet også Knud Rasmussen høvet til å takke sin venn for de mange vise råd som kom godt med. Det viser sig også i nedenstående brev fra Knud Rasmussen til Fridtjof Nansen at Rasmussen setter den høieste pris på hjelpen og rådene. Gjennom hele livet bevarte Knud Rasmussen sin beundring for sin læremester, og det er ingen tvil om at Nansen på sin side gjengjeldte denne varme begeistring. Knud Rasmussen var en forsker av betydelige dimensjoner og hvad som mer var — et harmonisk menneske som alle måtte bli glad i. Han charmerte alle han kom sammen med — det være Kongen klædd i galla eller vaskekonen med vannbøtten klar til skuring av gulver og vegger. Og for alle dem som engang kom ham nærmere inn på livet, vil han stå som en verdig representant for den danske nasjon som gjennom krigens ragnarokk også hadde gode tanker tilovers for en bror i nød og likeledes rakte ham en hjelpende hånd, av et varmt hjerte og et gavmildt sinn.

*Red.*

Lynge Præstegaard 15./4.—02.

Hr. Professor Fridtjof Nansen.

Paa den danske Grønlandsekspeditions Vegne tillader jeg mig at bringe Dem vor hjærteligste Tak for den værdifulde Støtte, De har ydet os, gennem Deres Anbefaling til Indenrigsministeren. Alle Formaliteter er overstaaede, og vi har nu — Trods Handelsdirektoratets Modstand — faaet Rejse-tilladelsen og forlader Danmark i Begyndelsen af Juni —

Hr. Mylius-Erichsen, der for nylig er afrejst til Skotland for at underhandle med de Hvalfangere som anløber Cap York, har bedt mig bringe Professoren sin Undskyldning for at han endnu ikke har faaet takket Dem for Brevet. Det var hans Mening selv at komme til Kristiania i denne Maaned, men da det har vist sig nødvendigt at faa en personlig Konference med Hvalfangerne (der for Tiden ligger i hidsig Krig med Grønland Handel), bliver det nu i Stedet for mig som kommer til Kristiania for at gøre nogle Indkøb og træffe Overenskomst med et Blad. Jeg afrejser en af de første Dage, og vilde være Hr. Professoren meget taknemmelig om jeg kunde faa en kort Samtale med Dem om et Par Spørgsmaal Ekspeditionen vedrørende.

Med Højagtelse  
Deres ærbødige  
*Knud Rasmussen.*

Besv. 7./10.—04. (Nansens bemærkning.)

«Fox II», Kattegat 5. November 1904.

Hr. Professor Nansen.

Inden jeg nu hvirvles ind i en Hjemkomsts Virvar, vil jeg her fra Skibet sende Dem min hjærteligste Hilsen og Tak for den værdifulde Støtte, De ydede mig under mit Ophold i Christiania kort før Ekspeditionens Afrejse i Foraaret 1902.

Ingen ved bedre end De, hvorledes man befinder sig lige op mod en Hjemkomst efter et længere Fravær. Man føler ganske vist Glæde, men ikke nervespændende Forventningsfuldhed, som ved et Opbrud. Glæden slappes uhjælpeligt af Bevidstheden om, at nu er det forbi, forbi for denne Gang.

Vi havde, som jeg omtalte, sat os det Maal at berejse det koloniserede Grønland fra Cap Farvel til Upernivik, og her-

til knytte en Slædeekspedition over Melvillebugten til Eskimoerne ved Smithsund. Denne Opgave har vi nu løst, og er i Morgen tilbage i København efter halvtredie Aars Fravær. På Rejsen har jeg været beskæftiget med at nedskrive Sagn og gamle religiøse Overleveringer, og hjemfører nu et meget fyldigt Materiale, jeg hurtigst mulig skal i Gang med at bearbejde.

Disse forløbne Aar har været overordentlig betydningsfulde for mig selv personlig. Det var min første Færd ud paa den Arbejdsmark, jeg har valgt mig, og den har forøget min Lyst til Rejser i arktiske Egne.

Jeg skriver Dem disse Linier til, fordi det er mig magtpaaliggende nu straks ved min Hjemkomst at sige Dem, at den Interesse, De viste min Opgave under vort korte Samvær i Christiania, har været mig en vægtig aandelig Støtte under dens Løsning. Tak, fordi De, trods Deres stærkt optagede Tid, ikke lod mig komme forgæves til Dem.

Og skulde jeg i Vinterens Løb komme til Norge, vil jeg ta' mig den Frihed at opsøge Dem og bringe Dem en Hilsen fra det Grønland, som jeg ved, De holder af, som jeg selv.

Med de bedste Hilsener fra min Rejsefælle, Mylius Erichsen, og Deres ærbødige

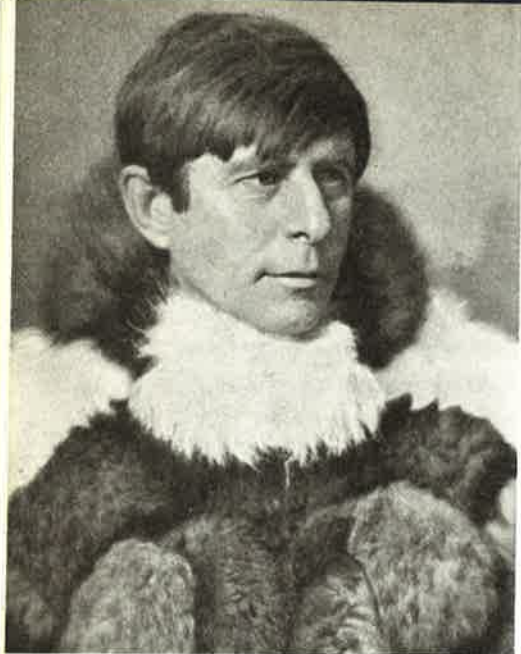
*Knud Rasmussen.*

Lynge Præstegaard 29./11.—04.

Kære Professor Fridtjof Nansen.

Det var langt værre at komme hjem end jeg havde tænkt mig: Journalisterne, Reporterne!! disse aandelige Bondefangere, der forfølger en ind i ens egne Stuer, for at presse «Stof» af en. Og saa alle de «smaa danske Middage, der gøres paa den hjemvendte», hvis Begejstring og Hjemkomstglæde absolut skal udmøntes og forflades!

For man kommer dog ikke hjem efter et bevæget Liv, for



Knud Rasmussen.

har langt større Krav paa den store Opmærksomhed end den, der kommer hjem fra et interessant Rejseliv med et interessant Stof.

Forgæves søger man efter et Par Øjne, der ikke røber Tomhed, efter et Haandslag, der virkelig kommer fra Hjertet. Nej, — det er Nysgjerrighed og Udstillingstrang alt sammen. Og saa «udstilles» man i Aviser og ved Middage. Og saa er Folk glade. Under saadanne Forhold var det mig dobbelt værdifuldt at faa Deres Velkomsthilsen. De ønsker mig kort og godt: Ro. Ja, De kender selv bedre end nogen anden den herlige Følelse, der griber en, naar man borte fra Tumlen — ved sit Arbejdsbord begynder at blade de gamle, trannede Optegnelsesbøger igennem for at tage fat paa sin Bog. Ved sit Skrivebord mellem de rejseslidte, lugtende Papirslapper finder man Lykkefølelsen efter sin Hjemkomst.

Og den Lykke har De kendt langt dybere og intensere end nogen av os andre. Derfor blev jeg saa glad for det, De sa'.

at bespises og tildrikkes av nysgjerrige, der vil se «Dyret».

Det eneste man til en Begyndelse søger er Ro — Ro til at Fordøje, og saa en Smule Forstaaelse.

Og Forstaaelsen vil man søge forgæves blandt Københavnerne. — Ja, hvis man satte en eller anden sindsyg Cyclerekord eller hellere: bortførte en af Teatrenes fejrede Ingenuer, da vilde man regnes for en Mand, der



Tak, fordi De skrev til mig, og tak, fordi De skrev, som De gjorde.

Hvor jeg dog glæder mig til at komme til Norge!

Deres hengivne

*Knud Rasmussen.*

Fridtjof Nansen,  
Kristiania.

Godthaab, 3. Juli 08.

Hilsen fra Grønland og Grønlændere, som aldrig glemmer deres gamle Ven!

*Knud Rasmussen.*

(Brevkort.)

(Ameratdla)

Hundested, d. 10./4.—26.

Kære Fridtjof Nansen.

Efter nogle Dages Bortrejse har jeg netop faaet det Brev, hvor Du meddeler, at Du som Rektor ved St. Andrews Universitetet har i Sinde at foreslaa mig udnævnt til L. L. D.

Jeg kan ikke sige Dig, hvor Du har gjort mig glad ved at tænke paa mig med en saadan Udmærkelse, — og i hvor høj Grad det for mig øger Værdien af en saadan Hæder, naar Tanken er udgaaet fra Dig.

Lige siden jeg første Gang traf Dig i 1902 har jeg altid i mine Tanker og i mit Arbejde følt mig knyttet til Dig paa en saadan Maade, at alt mit arktiske Arbejde ligesom fik mere Værdi for mig rent personlig, fordi jeg kunde glæde mig ved Dit Venskab og Din Interesse. Denne Følelse har jeg en Gang fortalt Dig, slog ned i mig første Gang jeg læste Din Bog Eskimoliv — og vor fælles Kærlighed og Beundring for Naturfolket er saa vel det, der altid har gjort din Forstaaelse saa dyrebare for mig. Du forstaaer derfor, at det for mig ikke bare bliver en tom Tak, naar jeg siger, at en Udmærkelse for mig faar dobbelt Værdi, naar den kommer fra

Dig. *Men hvordan i alverden jeg skal faa Tid til at komme til Skotland d. 19. Maj staar mig i Øjeblikket ikke ganske klart.* Jeg er netop i denne Tid ved at fuldende min populære Bog om min sidste Ekspedition. Skønt den skulde have været færdig ved denne Maanedes Udgang, maa jeg nu afbryde mit Arbejde for at rejse til Göteborg, Oslo, Stockholm og Uppsala for at indfri gamle Løfter til de derværende geografiske Selskaber. Jeg skal være i Göteborg d. 17. og 19., i Oslo den 20., i Stockholm d. 24. April. Og i Midten af Juni — eller maaske Slutningen — skal jeg være i New York, ligeledes i Følge gammelt Løfte, for som Gæst at deltage i en Sommerrejse til Grønland, Baffinsland og Labrador — arrangeret bl. a. af American Museum of Natural History. Og endnu mangler jeg tre Hefter af min Bog!

Du forstaar at Tidspunktet for mig ikke kunde være uhelligere. Men paa den anden Side vil jeg jo alligevel nødtig give Afkald paa den Udmærkelse, Du har tiltænkt mig. Og jeg forstaar, at Du skal have Svar omgaaende. Jeg vil nu forsøge paa at tilrettelægge mit Arbejde, og se om det ikke skulde blive mig muligt at komme. Kan Svaret ikke udskydes en Uge — da telegrafer blot et «Svar utbedes» — og jeg skal da telegrafere svar omgaaende. Fra den 16. April er min Adresse: Otto Nordenskjold, Göteborg.

Jeg haaber, at du vil forstaa mine Vanskeligheder!

Mange Hilsener  
din hengivne

*Knud Rasmussen.*

Hundested d. 2. Mai 1926.

Kære Fridtjof Nansen!

Tak for dit Svar.

Ja, desværre kommer Generalstreiken i Vejen for vore Dispositioner!

Jeg har, som du ved, lovet at gaa med en amerikansk Ekspedition til Nordgrønland, og da vi ikke kan være tilbage i New York før hen i Oktober, hvor jeg da fra gammel Tid er bundet til forskellige Foredrag, kan jeg ikke være med, om det bliver til Efteraaret.

Men selvfølgelig gaar jeg ud fra at du ikke tager mindste Hensyn til mig.

Under Forudsætning af at din Rektor-Udnævnelse skulde finde Sted nu i Maj — svigtede jeg mine amerikanske Venner og kan nu først møde dem til Sommer i Grønland. Dette føler jeg mig desværre bundet til.

Jeg siger det med virkelig Beklagelse og behøver næppe forsikre dig om, hvor højt jeg vilde sætte en Udmærkelse, der kom gennem dig.

De hjærteligste Hilsener til din Frue og Datter og dig selv fra min Kone og

din hengivne

*Knud Rasmussen.*

København K, Amaliegade 3, 25./5.—26.

Herr Professor Fridtjof Nansen,  
Lysaker.

Kære Fridtjof Nansen.

Disse Linjer for at spørge dig, om jeg ikke kan faa noget at vide om, hvornaar I har tænkt Jer at holde Festen i St. Andrew. Som jeg allerede har fortalt dig, er jeg bun-



Fridtjof Nansen i 1897.

det til en Sommerrejse til Grønland og Ellesmeresland. Det var oprindelig Meningen, at jeg skulde have været i New York den 10. Juni, men for at kunne modtage Jeres Indbydelse har jeg faaet det ordnet saaledes, at jeg støder til den øvrige Ekspedition i Grønland. Det Skib, som jeg skal med, sejler en af de sidste Dage i Juni eller først i Juli. Dette er min yderste Frist.

Med hjærtelig Hilsen til din Frue, Datter og dig selv.

Din hengivne  
*Knud Rasmussen.*

Hellerup, 12. Sigrids Vej, 11./6.—28.

Kære Fridtjof Nansen.

Lige hjemkommen fra Island, hvor jeg har været oppe for at holde en Serie Forelæsninger paa Universitetet i Reykjavik, finder jeg din meget interessante Bog «The Earth's Crust, Its Surface-Forms and Isostatic Adjustment», som laa til mig ved min Hjemkomst. Jeg har endnu ikke haft Lejlighed til at læse den, men glæder mig dertil og takker dig endnu engang, fordi du har sendt mig den.

Paa Vejen til Island gjorde jeg Ophold paa St. Andrews Universitet, hvor jeg holdt to Forelæsninger for de unge Studenter, og jeg tør sige, at jeg havde Glæde deraf, thi et mere levende Auditorium har jeg aldrig nogensinde talt for. Takket være den Beundring, man der nærer for sin Æres-Rektor, er der hos alle i St. Andrews en saadan Interesse for arktiske Forhold og specielt Eskimoerne, at enhver der kommer og blot har den mindste Forbindelse med dig straks finder Vej frem til Hjerterne. Jeg er dig taknemlig, fordi du i sin Tid førte mig sammen med disse Mennesker, som jeg har haft nogle af mine ejendommeligste Oplevelser sammen med.

Jeg benytter Lejligheden til at takke dig for din smukke Fortale i Jenness' Bog: «The People of the Twilight», ganske specielt for de venlige Ord, du siger om den Maade, hvorpaa vi Danske har behandlet de grønlandske Eskimoer.

Endnu engang Tak for Bogen.

De hjærteligste Hilsener til dig og din Frue.

Din hengivne

*Knud Rasmussen.*

Telegram.

Frederiksværk 12./10.—28.

Fridtjof Nansen.

Lysaker/Oslo.

Hjærtelige tanker og ønsker paa Fødselsdagen.

Knud Rasmussen.

Hundested, d. 12. Dec. 1928.

Kære Fridtjof Nansen.

Tusinde Tak fordi du sendte mig «Paa Ski over Grønland». Det var en god Idé at udgive den i en Ungdoms-udgave, der sikkert vil give den stor og ny Udbredelse.

Forlæggeren havde vedføjet et Par Ord med Opfordring til Anmeldelse, og det skal selvfølgelig være mig en Glæde.

Hjærtelig Hilsen til dig og din Frue fra min Kone og

din hengivne Ven

*Knud Rasmussen.*

Davisstrædet, d. 22. Juli 1929.

Kære Fridtjof Nansen.

Tusinde Tak for din hjærtelige og alt for smigrende Hilsen paa min Fødselsdag. Du ved at af al Interesse og For-

staaelse der vises mit Arbejde er der ingen, der glæder mig mere end det der kommer fra dig.

Med de bedste Ønsker for en god og fri Sommer for dig og din Frue er jeg

Din gamle Ven  
*Knud Rasmussen.*

Hellerup 20./6.—29.

Kære Fridtjof Nansen.

Min dybeste Tak for al den Glæde, du har givet mig i Anledning af min 50 Aarsdag!! Tak for gammelt Venskab. Hilsener til dig og din Frue fra din

*Knud Rasmussen.*

# ORGANISATIONEN AV SOVJETUNIONENS ARKTISKA FORSKNING

AV PROFESSOR H. W:SON AHLMANN

Under mitt deltagande i Sovjetunionens Vetenskapsakademis 220-års jubileum i Moskva och Leningrad den 15.—30. juni 1945 hade jag åter tillfälle att personligen komma i kontakt med den ryska arktiska forskningen. Då denna är ojämförligt mer omfattande än något annat lands och är av den allra största betydelse för polarforskningen över huvud, skall jag i det följande i korthet söka redogöra för dess allmänna organisation och något om dess arbeten.

Först kan erinras om, att Sovjetunionen följande sektorsprincipen den 15. april 1926 deklarerade allt område inom sektorn mellan  $32^{\circ} 4\frac{1}{2}'$  ö. lgd. och  $168^{\circ} 49\frac{1}{2}'$  v. lgd. som ryskt territorium. Innom dessa gränser rymmes omkring hälften av vad som i allmänhet räknas som Arktis.

En av Sovjetunionens viktigaste statsangelägenheter är ju kommunikationerna. För förbindelserna mellan den väldiga asiatiska delen av riket och den europeiska måste den s. k. norra sjövägen eller nordostpassagen spela en väsentlig roll, icke minst därför att via den de stora flodmynningarna kunna nås och därmed de inre områdena av Sibirien. Naturförhållandena äro emellertid mycket svåra att bemästra, varför ett arktisk institut upprättades redan 1920 i Leningrad med ändamål att undersöka först och främst isförhållandena längs denna väg. Institutets chef med amirals ställning, blev R. Samojlovitj, välkänd i Norge bl. a. som befälhavare på isbrytaren «Krassin» under räddningen av de



Djuplodning i Polhavet. Wiren vindschas upp med handkraft. Till höger Ivan Papanin.

överlevande från «Italia»-katastrofen 1938. En mycket stor roll för den rysska arktiska forskningsorganisation och utövande spelade under de båda förste decennierna efter det arktiska institutets tillblivelse matematikern och akademiledamoten Otto J. Schmidt. Denne har emellertid under senare tid måst draga sig tillbaka på grund av en svår sjukdom. Jag hade dock tillfälle hälsa på

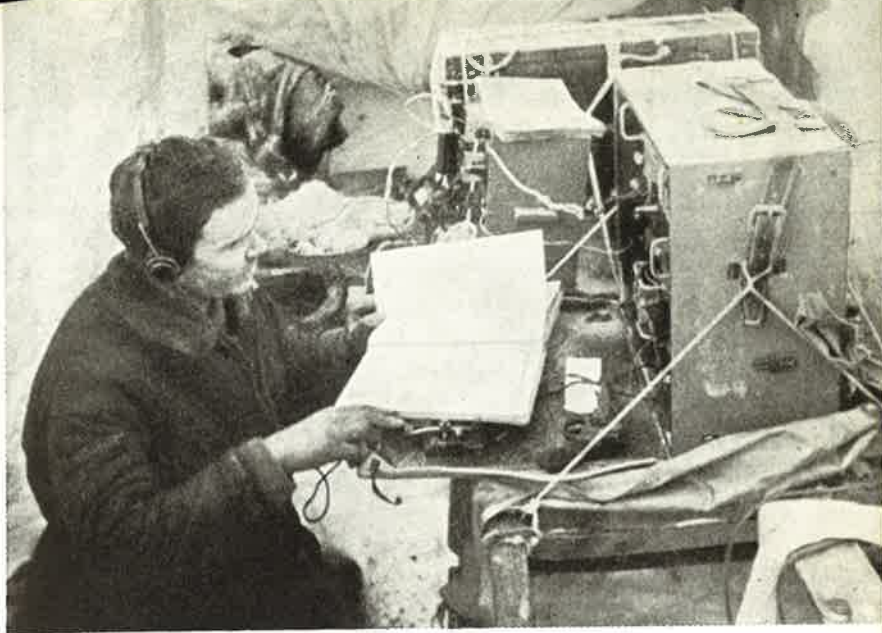
honom vid marskalk Stalins stora bankett i Kreml för jubileet den 30. juni; han var då mycket tärd av sin sjukdom.

En mängd permanenta vetenskapliga stationer upprättades inom den ryska sektorn, och varje år arbetade omfattande expeditioner med någon eller några av de stora isbrytarna där uppe, främst för att lära känna förhållandena i havet med avseende på djup, temperatur, salthalt och is. Den främsta vetenskapliga kraften i dessa företag var professor V. J. Wiese.

Mest kända av företagen blev isbrytaren «Sedovs» drift över Polhavet 1937—40 och Papanin-expeditionen 1937—38 på isflaket från Nordpolen, med den östgrönländska strömmen til Scoresbysunds bredd, där de fyra männen, Papanin, Fjodoroff, Chirchoff och Krenkel, den 19. februar 1938 räddades av de från Leningrad utsända isbrytarna «Taimyr» och «Jermak».<sup>1</sup> Dessa båda expeditioner erhöilo avgörande be-

<sup>1</sup> Resultaten från expeditionen publiceras under titeln: Trudy dreyfuyus hohei stansii Severnyi Polius (Publikationer om den drivande nordpolsstationen), Glavsevmorput, Moskva.





Krenkel vid expeditionens radiostation.

tydelse för besättandet av chefsposterna inom Sovjetunionens utvidade organisation för sine arktiska intressen.

Dessa intressen sortera nu samtliga under den 1933 upprättade Centraladministrationen för norra sjövegen i Moskva, förkortat Glavsevmorput, vars chef är Ivan Papanin, med amirals titel och rang, två gånger Sovjetunionens hero, en kraftig, bred, ljusögd och mäktig man, som man icke når fram till utan goda rekommendationer. Han är i likhet med de flesta, som upplevt Arktis, starkt bunden till det med sin känsla och sina intressen. Han blir på gott humör, skämtsam och vänlig, när man i samtal — tyvärr med tolk, då han talar uteslutande ryska — kommer in på livet i Arktis, men jag kan gott föreställa mig, att han kan vara motsatsen, när det är något som han icke gillar. Alla beslut angående det ryska Arktis vila ytterst i hans hand eller i Stalins, när det rör utländska förbindelser av någon större vikt.

Glavsevmorputs vetenskapliga organ är det arktiska institutet i Leningrad. Detta disponerar sedan länge ett tidigare privatpalats vid Fontanka 34. Redan 1934, då jag som gäst föreläste där, var huset illa medfaret och var det nu i

ännu högre grad sedan en bomb under Leningrads belägring exploderat i dess omedelbare närhet. Det skall emellertid inom närmaste tid helt renoveras. Institutets chef är B. H. Bujnitzki, en ung man mellan 30 och 40 år, mörk, tillgänglig och vänlig. Han bär alltid den guldstjärna i rött band, som tillkommer Sovjetunionens hero, och som han erhållit i sin egenskap av ledare för «Sedov»-expeditionen. Han är utbildad jordmagnetiker och har också bearbetat sin expeditionens omfattande material på detta fält. Oceanograf och klimatolog är allt framgent V. J. Wiese, ledare för en rad expeditioner i Arktis och författare till många uppmärksammade skrifter; en mycket värdefull kraft för hela den vetenskapliga verksamheten i norra polarområdet.

Under åren 1939—44 voro institutets arbetsuppgifter inskränkta till att omfatta endast meteorologi och hydrologi, men f. o. m. i år skola de liksom före 1939 beröra alle vetenskapsgrenar. Institutet utger två publikationsserier, dels «Problemy Arktiki» med 12 nummer per år (under kriget färre), dels «Transactions of the Arctic Scientific Enquiry Institute of the Chief Administration of the Northern Sea Route» (Trudi articheskogo nauchno-issledovatel'skogo instituta glavnogo upravleniya severnogo morskogo puti pri S N K), som nu kommit upp i 185 styckan. Under kriget var det förbjudet att lämna resuméer på icke-ryska, f. o. m. i år är det påbjudet.

Främst för de hydrologisk-meteorologiska arbetena har institutet under hela kriget ägt till sitt förfogande 77 fasta stationer i Arktis, var och en med 4—5 mans besättning. Av dessa stationer äro 7 belägna på Novaja Semlja, 1 på Frans Josefs lands södra del (den på Rudolfön på ögruppens norra side är nedlagd), 1 på Severnaja Semlja, 1 på de Nysibiriska öarna och 1 på Wrangels land. På 4—5 av dessa stationer utföras dagliga aerologiska mätningar med radiosonder. Dessutom göras under alla de ljusa månaderna



Det röda tältet gräves ut ur snömassorna efter sedan isbrytaren «Taimyr» nått fram till omedelbar närhet av isflaket utanför Scoresbysund.

av året flygningar från stationer på fastlandet ut över havsområdena för kartering av isförhållandena. Med stöd av dessa hundratals flygningar, som under senare tid omfattat c:a 2 000 flygtimmar per år, ha månadskartor uppgjorts över utbredningen av olika slags is såsom fast ettårig kustis, sammanhängande flerårig polaris, tät och gles fler- och ettårig drivis, skruvvallarnas belägenhet m. m. Tidigare utfördes denne kartering genom direkt visuell iakttagelse från flygplanen, men nu sker den på fotografisk väg. Dessa travar av månadskartor över isförhållandena år för år utgöra ett synnerligen imponerande och ytterst värdefullt material till kännedomen om Arktis. De avse närmast att gagna sjöfarten längs norra sjövägen. För detta ändamål göres också för varje månad prognoser angående isens utbredning. Dessa grunda sig främst på de fasta stationernas observationer av lufttrycket och på den omständigheten, att isen driver med en riktning, som går ungefär parallellt med isobarerna, och med en hastighet, som är omvänt proportionell med avståndet mellan dem. Enligt utsago skulle dessa prognoser ha varit mycket tillfredsställande. Den under kriget så betydelsefulla sjöfarten längs Nordostpassagen har också i stort sett försiggått tillfredsställande, även om flera haverier

ägt rum och enligt ett trovärdigt tyskt meddelande en stor konvoj sänktes öster om Murmansk.

Den viktigaste orsaken till sjöfartens upprätthållande har emellertid varit de gradvis allt bättre isförhållandena. Dessa utgöra ett uttryck för den mest anmärkningsvärda företeelsen i Arktis under senare tider, den som kallats för dess recenta uppvärmning eller den nutida klimatförbättringen på högre breddgrader.

Det har redan skrivits åtskilligt om denna mycket märkliga företeelse. Själv har jag ägnat åtskilliga års arbeten åt problemet, närmast med avseende på glaciärernas reaktion inför förändringen av värmeförsel m. m.<sup>1</sup>

De ryska undersökningarna ha till fullo bekräftat vad som konstaterats både i Norge och Island, på Svalbard och Grönland. Här skall endast erinras om att «Sedov»-expeditionen fann vattnet i de djupare skikten i Polhavet väsentligt varmare än «Fram»-expeditionen och att den jämna polarisens medeltjocklek minskat från 365 cm i medeltal på Nansens tid till 218 1937—40. Vidare, att ett par av fossil is bestående öar i Laptev havet helt smält bort, så att nu endast undervattensbankar återstå. De efter Nansens hustru och dotter uppkallade Eva- och Liv-öarna av samma slag i Frans Josefs-arkipelagen ha smält hop till en, och en tredje isö inom detta område har uppdelats i två. Uppseendeväckande är, att den ryska karteringen av drivisen givit vid handen, att dess utbredningsområde från 1924 till 1944 minskat med icke mindre än 1 miljon km<sup>2</sup>.

Detta förhållande har — som nyss antydde — i hög grad befordrat sjöfarten längs Nordostpassagen. Man kan säga, att isförhållandena började förbättras redan 1920 i Barents hav och Karahavet, och att denna förbättring sedan

<sup>1</sup> Tryckta i Geografiska Annaler, Stockholm 1920—43. En sammanfattning av dessa kommer att inflyta i Royal Geographical Society's tidskrift Geographical Journal.





Ivan Papanin åker skridskor från nordpolen. Karikatyr ur rysk tidning.

fortgått gradvis allt längre mot öster. Från slutet av augusti till slutet av september 1940 var området längs hela Europas och Asias nordkust helt isfritt, så att man utan hinder kunde passera även i en bräcklig farkost. Omkring 100 fartyg voro också då i trafik på denna sjöväg. Då och då inträffa emellertid sämre isförhållanden. Sålunda voro dessa relativt dåliga i Karahavet både 1933, 1934 och 1936 och sämre än vanligt under senare år längs hela vägen 1942. Erinras bör också om de svåra olyckorna senhösten 1937 då 6 isbrytare och 21 handelsfartyg frös in.

I samband härmed kan erinras om att Sovjetunionens store behov av kol icke bara för upprethållandet av trafiken på norra sjövägen utan även för industri m. m. inom hela norra delen av riket mer än väl kommer att täckas av de väldiga fyndigheterna vid nedre delen av Petjora, som under kriget blivit utbyggda för exploatering.

Den stora förändringen inom Arktis' här berörda områden synes stå i samband med en omläggning av hela den meteorologiska situationen. Områdena både för den polära anti-

cyklonen och det sibiriska högtrycket anses ha blivit inskränkta, så att den atlantiska cyklonala regimen kommit att göra sig gällande allt längre mot öster. Man torde knappast överdriva om man säger, att en naturrevolution inträtt i denne del av Arktis.<sup>1</sup>

Som följd av densamma har som sagt en sjöfart kunnat äga rum längs denna norra sjöväg, som i omfattning ingen tidigare vågat drömma om. När A. E. Nordenskiöld började sina färder öster ut till mynningarna av de stora sibiriska floderna, och när han med «Vega»-färden för första gången fullbordade Nordostpassagen, fullföljde han den gamla tanken att upprätta en sjöväg mellan Europa och Fjärran Östern. Han understöddes härvid rikligen av den mycket förmögne sibiriske köpmannen G. M. Sibiriakoff,<sup>2</sup> som i likhet med den nuvarande ledningen av Sovjetunionen insåg betydelsen av en sådan kommunikationsled. Nordenskiölds företag fingo emellertid knappast mer än vetenskaplig betydelse. Isförhållandena voro för svåra ända in på 1930-talet, särskilt inom de östra områdena, vilket också Nansen fick erfara med «Fram» och i än högre grad Amundsen, H. U. Sverdrup och deras kamrater ombord på «Maud». Under senare år ha dessa strävanden tack vare naturens egna åtgöranden krönts med även praktisk framgång. Nordostpassagen har blivit den sjöväg, som holländare och engelsmän fantiserade om för några århundraden sedan, och som svenskar och norrmän under senare delen av 1800-talet och

<sup>1</sup> Beträffande klimatet kan vidare hänvisas till E. O. Tikhomirov, *Climatological Handbook for the Soviet Sector of the Arctic*. Trans. of the Arctic Scientific Enquiry Institute etc. Tom 150, Moskva 1940 (på ryska). Uppmärksamheten kan också riktas på: *The Arctic Pilot*, Vol. 1 (1933), Corrected to 29th May 1944, Supplement No. 8, 1944. Hydrographic Department, Admiralty, London 1944.

<sup>2</sup> Död i 1933 i Nizza som landsflyktling efter den ryska revolutionen; av svenska riksdagen tillerkänd en årlig pension, som tillät honom leva enkelt, men bekymmersfritt efter en tid i djup misär.

i början av 1900-talet under stora svårigheter forcerade. Nu är den utrustad med sådana hjälpmedel, som meteorologiska stationer, radiopejlingsstationer, och aerodromer erbjuda. Starka isbrytare stå till förfogande och hamnar äro anlagda. Bland dessa böra nämnas Khabarova vid Jugorski Shar — ändstationen för den nya s. k. Norra Petjora-järnvägen — Novy-hamnen vid mynningen av Ob, Dickson-hamnen vid mynningen av Jenisej, Dudinka i samma flods estuarium och högre upp Igarka, nu platsen för ett av Sovjetunionens största sågverk, samt Bukta Tiksi, en bunkerhamn i Lenas delta. Under kriget har den ena konvojen efter den andra gått fram längs den norra sjövägen och man får hoppas, att hädanefter handelsfartyg skola finna fram längs samma router till gagn för fredliga företag. Allt avhänger emellertid av isen. Hur länge den rådande goda situationen skall vidvara veta vi intet om. Är klimatförbättringen på de högre breddgraderna endast en övergående företeelse, skall den fortsätta eller upphöra och efterträdas av en försämring? Vi äga åtminstone hittills inga hållpunkter för att besvara dessa frågor.

Glavsevmorput och framför allt dess vetenskaplig organ, det arktiska institutet, står i intimt samarbete med flera organisationer och institut. Bland dem kan först nämnas Sovjetunionens hydrologisk-meteorologiska centralanstalt i Moskva under ledning av Papanin-expeditionens deltagare Eugene Fjodoroff, en energisk, tillgänglig och sympatisk man, som kan uttrycka sig relativt väl på engelska. Betydelse har vidare den tredje Papanin-mannen, Peter Chirchhoff, såsom folkkommissarie för handelsflottan. Dessutom tillkommer det statsliga oceanografiska institutet i Moskva under ledning av amiral, professor N. N. Zubov, tidigare lärjunge till professor Bjørn Helland-Hansen. Han har under

senare år utgivet tvenne omfattande arbeten, det ena om isen i Arktis, det andre om Norskehavets oceanografi. Det senare med en engelsk sammanfattning ingår som nr. 183 i det arktiska institutets Transactions men angavs vara utgången. Det förra är liksom så många andra arbeten av fysisk geografisk och geofysisk art fortfarande hemligstemplat. Ett viktigt led i de oceanografiska arbetena är den profil genom havet, som undersökts flera gånger om året från Kolas kust till 75 ° n. br. och som efter ett uppehåll under kriget nu återupptagits.

Slutligen möter vetenskapsakademiens kommitté för utforskandet av den perenna frusna marken. Som bekant intager denna väldiga områden i det ryska Arktis och spelar där en mycket stor roll icke blott för växtvärlden utan för alla byggnadsföretag såsom järn- och landsvägar, kajanläggningar och hus. Arbetena påbörjades av den nu avlidne M. I. Sumgin och ha återupptagits av den allmänt kände geologen, nu ålderstigne men fortfarande vitale professor V. A. Obrutjev. Av hans föredrag om kommittéens arbeten framgick bland annat, att sydgränsen för denna frusna jord under senare decennier förskjutits många tiotal km mot norr, ett bevis till alla de andra på den faktiska förekomsten av en avsevärd klimatisk förbättring inom de arktiska områdena.

Mycket skulle kunna tilläggas,<sup>1</sup> exempelvis om det centrala geofysiska laboratoriet i Leningrad under ledning av N. Kandroff och om dess jättelika utvidningsprogram. Till detta institut hör den kvinnlige professorn E. Rubinstein, som är sysselsatt med att lägga sista handen vid ett stort arbete i två delar om den nutida klimatförbättringen.

<sup>1</sup> Hänvisas kan bl. a. till T. A. Taracouzio: Soviet in the Arctic. An historical, economical, and political study of the Soviet advance in the Arctic. Macmillan, New York 1938.



Av vad som anförts torde emellertid framgå, att Sovjetunionens vetenskapliga verksamhet inom sina arktiska områden, och dess forskning angående problem, som stå i direkt och indirekt förbindelse med dem, ha en omfattning utan motstycke i andre länder. Samtliga utländska gäster vid vetenskapsakademiens jubileum i Moskva och Leningrad voro ense om den mycket höga standarden hos den ryska forskningen över huvud. Myndigheterna önska under kommande år ytterligare höja den. Det kommer i Sovjetunionen att äga rum en vetenskapens upprustning av aldrig sedd omfattning. Andra länder böra noga beakta detta, icke minst de nordiska. Det fordras av Västeuropa och även av dess små länder en kraftinsats av helt andra mått än den nuvarande. Vart och ett av dem kan icke hålla takten eller göra så stora insatser som fordras, men tillsammans och med förnuftig arbetsfördelning kan åtskilligt åstadkommas för att hålla en kulturposition, som vi ärvt och vant oss vid att äga, men som lätt kan överflyglas från öster om icke allt göres vad göras kan. Samtidigt är det nödvändigt att icke minst de nordiska staterna få till stånd ett förtroendefullt samarbete med Sovjetunionen även inom vetenskap och forskning.

## 110 DAGER SOM FANGER PÅ GRØNLANDS INNLANDSIS

BERNT BALCHEN REDDER AMERIKANSKE FLYVERE  
FRA DØDEN

Dette er historien om et amerikansk bombefly som styrer i «Det hvite helvete», på den store grønlandske innlandsisen.

Over de ugjestvennlige isviddene fløi noen amerikanske fly i de første dagene av november 1942. Blandt dem var en flyvende festning under befal av kaptein Armand Monteverde.

Fra tåken og snestormene var det kommet et SOS — et transportfly — en C 53, var styrtet ned, og med den siste gnisten fra de sluknende batteriene ropte 6 mann gjennom eteren etter hjelp. Tross intens speiding hadde en ikke funnet det havarerte flyet, og Monteverdes festning, som var på vei til England, hadde fått ordre til å delta i speidingen etter de ulykkelige flyverne.

De patruljerte i tre dager, men forgjeves. Time etter time fløi de gjennom «melken» — tåken — som gjorde det umulig å skjelne is fra himmel, tåken, som også blev deres skjebne.

For plutselig fór flyet inn i en tåkebanke, venstre vingespissen skrapte mot en isblokk og kjempflyet crashet på isen. Navigatøren, løytnant Bill O'Hara, blev kastet ut av førersættet. Sersjant Paul Spina fór hodestups ut gjennom vinduet og blev funnet besvimt på isen med begge ben brukket. Ved siden av ham satt sersjant A. C. Best, som hadde «seilt» tvers gjennom glasskuppelen i nesen på flyet. En annen av flyverne blev slynget ut gjennom den knuste radio-

hytten, men klatret inn igjen med samme fart. Gjennom snedrevet så han en vegg av is reise sig rett fremfor det ødelagte flyet, og under halepartiet åpnet det sig en sprekk i isen. Flykroppen var brukket i to deler, og nu så det ut som om den hjelpeløse festningen skulde gli ned i avgrunnen.

Da besetningen hadde kommet sig efter det første sjokket, bar folkene de to skadede tilbake inn i flyet, og en fortvilet jakt efter ulltepper og proviant begynte. I farten la O'Hara ikke merke til at han hadde fått sne i flystøvlene, men det kom han senere til å betale dyrt for.

Så samlet besetningen sig til krigsråd. Radioen var ødelagt, og de hadde hverken ovn eller lys. Været var det verst tenkelige og ingen hadde noen erfaring om polarreiser.

— Situasjonen er like uvant for mig som den er for dere, begynte Monteverde. Jeg har riktignok kommandoen her, men kom med forslag, så får vi forsøke å greie det sammen.

Til å begynne med dekket de over den skadede flykroppen med presenninger for å beskytte sig mot den isnende vinden og hyllet sig dessuten inn i fallskjermene, men tross det hvirvlet den fine sneen inn gjennom alle sprekker. Sikten var så dårlig at de ikke kunde håpe på å bli opdaget før det klarnet til. I tre dager ventet de og forsøkte imens å reparere radioen med froststive fingrer.

Først da været hadde klarnet op og de hadde fått anledning til å rekognosere terrenget, gikk deres fryktelige stilling op for dem i sin hele og fulle bredde. Festningen var blitt gravd ned i sneen og noen fare for at vraket skulde gli ned i avgrunnen bak dem var det ikke før øieblikket, men de var helt omgitt av brede, dype sprekker, og iskoss tårnet sig op så langt øiet kunde nå.

Ikke den minste sjanse for å lande et fly der, og utrolig var det om selv et hundespenn skulde kunne ta sig frem til dem.

O'Hara hadde regnet med at de bare var 4 à 5 mil fra

flystasjonen og gjennom skulde de. De besluttet at O'Hara og løytnant Harry Spencer skulde forsøke å nå flystasjonen til fots, men de hadde knapt kommet sig i vei før det hendte.

O'Hara gikk først og hadde knapt rukket 75 meter fra flyet, da han hørte Spencer si: «Jeg tror ikke sneen er altfor —» Setningen blev aldri avsluttet. O'Hara snudde sig, men Spencer var forsvunnet og der han skulde ha stått var det bare et gapende hull.

På alle fire krøp O'Hara mot avgrunnen, tittet ned og fikk sitt livs store overraskelse. Der nede hadde en kjempestor isblokk kilt sig fast i sprekken og gynet frem og tilbake, og der lå Spencer utstrakt, mens han klamret sig krampaktig fast.

O'Hara ropte på hjelp, og hele besetningen kom styrtende til. De laget et rep av fallskjermlinene og kastet ned en tamp til Spencer. Iskasset gynet fremdeles da Spencer surret repet om livet, og meter for meter blev han heist op av villige armer. Men tauet skar sig ned i den sammenpakkede sneen og satte sig fast, og de kom ingen vei. Efter en rask rådslagning forstod redningsmennene at de måtte slutte å hale, og de besluttet å fire ned et nytt tau med en kniv. Med kniven greide Spencer å skjære tauet fri fra issprekkene og sneen, og kameratene hans kunde hale ham op. Selskapet vendte tilbake til flyet mer døde enn levende og nettopp da slo skjebnen til igjen.

Kanskje var det kommet mer sne i støvlene til O'Hara; men den natten forfrøs han begge føttene. Monteverde tinte dem op ved å presse dem mot sin egen kropp, men O'Hara skulde aldri mere kunne gå. En trøst var det likevel at det lyktes å rigge i stand en sender og få av gårde et SOS med angivelse av posisjonen.

Natt efter natt lå de ti mennene i det knuste flyet og lyttet til tordenen fra isen når det dannet sig nye sprekker, til kneppingen i metallplatene, og til hverandres åndedrag.

Dag for dag krøp flyet nærmere avgrunnen. De forsøkte å tjøre det fast med alt som fantes av liner og stag, men forgjeves. Det var isen selv som var levende. «Terrenget» omkring det styrtede flyet forandret sig litt for hver dag.

Det som reddet dem fra vanvidd og fortvilelse, var radioen. Det første apparatet ble forbedret og en kunde opfatte signaler — og det beste av alt — de forstod at nød-signalene hadde nådd frem og at undsetning var planlagt.

Fjorten dager efter de styrtet, hørte de en flymotor rett over sig. To mann ruste ut. Det blåste full storm, men de viftet og signaliserte med alt som var for hånden. Plutselig så de hvorledes pakker med fallskjerner blev kastet ut fra flyet som stadig sirklet over dem. Så kom skuffelsen. Stormen feide fallskjerpakkene utenfor leirens rekkevidde. Et hundespann var sendt ut fra flystasjonen, men var blitt tvunget til å snu fordi sneen ikke bar tyngden. Hundene hadde altså sviktet og to mann blev sendt ut med motorslede. Løitnant Max Demarest, som var en erfaren polarmann, gikk først på ski, og hans kamerat, stabssersjant Don Tetley, kjørte frem sledene, en ad gangen. De orienterte sig efter stjernene og rakk på denne måten frem til et sted bare 5 km fra det styrtede flyet. De siste kilometerne gikk de på ski og blev overveldende hjertelig mottatt av de forulykkede flyverne.

Da de hadde fått gjester til middag i flyet, blev den feiret med hermetisk skinke og «is» — bestående av *kakaopulver*<sup>1</sup> og sne.

Nu trodde de stort sett at det verste var over, men døden skulde grusomt krysse deres planer. Om morgenen da de skulde hente en av motorsledene, tok Demarest tankeløst av sig skiene for å kunne snu sleden lettere, og øieblikkelig forsvant mann og slede gjennom det forræderske snedekket. Tetley satte bort til stedet på ski, men kunde bare skimte

<sup>1</sup> I dette tilfelle: ferdigblandet sukker og kakao. O. A

sleden så vidt blandt snemassene på bunnen av en dyp og bred sprekk. Stakkars Demarest — han var ikke å se.

Samme dag lyktes det et amfibiefly å lande i nærheten av vraket, og mot formodning lette igjen med to «kolli» fra festningen. Det landet igjen og plukket med sig ytterligere to av karene fra isen, men ulykkeligvis hørte man aldri noe mere til hverken flyet eller besetningen og en antok at flyet hadde kollidert med et eller annet fjell i grønlandsisen. Alle tre ombord omkom.

Efter Demarests død brøt et arktisk uvær løs og begravde den andre motorsleden i snedrivene. Eftersom den ene dagen avløste den andre uten at stormen gav sig, begynte det å gå op for de 7 gjenværende, — de 6 fra festningen og nykomlingen Tetley, at de temmelig sikkert måtte overvintre på isen.

Tetley viste dem hvordan en bygger en igloo, og en slik blev bygd inne i flyet; sersjant Best utnevnte sig selv til kokk og hadde fremgang i sin nye jobb. Monteverde og annenflyveren Spencer gikk daglig på jakt efter proviant som var kastet utenfor rekkevidde. O'Hara, som var krøpling, var sysselsatt med å sortere en sending te og sukker som hadde blandet sig ved støtet mot isen.

Efter hvert tok Spinns ben til å læges. 2.-mekanikeren Wedel fortsatte å pusle med radioen, og kom efterhånden i forbindelse med kyststasjoner og patruljefartøier og fikk vite hvad de alt hadde konstatert, nemlig at alle redningsforsøk hittil var strandet.

Fjorten dager gikk. O'Haras føtter blev verre, og alle visste hvad det vilde bety om han ikke kom til læge. Da kom det en desemberdag, så vakkert og stille, at Tetley besluttet sig for å ta chansen og gi sig av gårde med den syke. De hadde gravd frem sleden og O'Hara blev stappet ned i en sovepose. Spencer gikk foran på truger for å prøve isen og skaren, og Wedel kom efter til fots og var nøiaktig med

å trække til sneen mellom sledesporene. Slik hadde de ikke fortsatt mange kilometerne før sleden kjørte sig fast. Wedel kom frem for å hjelpe til og falt plutselig, hendene griper etter feste, men glipper på O'Haras nedisede sovepose. O'Hara setter sig op og forsøker å få tak i ham, men reker det ikke, og med et skrik forsvinner Wedel i avgrunnen.

Sleden står som en bro over en bresprekk og sneen raser på begge sider da Tetley gir full gass, slik at sleden som skutt ut av en kanon ruser over kløften og stanser på avstand fra den, men mens sneen med sledesporet styrter i dypet. De to kameratene klatrer nedover mot kløften og roper den forsvunnes navn, men ropene dør bort.

Det var ingenting annet å gjøre enn å fortsette med tungt hjerte. Etter noen kilometer streiker motoren. Smøreoljen har frosset til og sprengt et rør. Det tvinger dem til å gjøre holdt, og under et heftig snefall slår de leir. Alt hvad de kunde gjøre var å søke det ly de kunde få.

Det skulde vare 60 dager innen undsetningen rakk frem!

I mellomtiden hadde de dratt nytte av det vakre været borte på flyplassen, og kaptein Kenneth Turner i Air Transport Command fløi over den knuste festningen og slapp ned nødvendige saker. På hjemveien så han sleden og slapp ned sine reserveporsjoner til mennene der nede. Den vinteren blev en av de hårdeste i manns minne, men så snart været tillot det, kom Turners fly og slapp ned fersk proviant, medisin og meldinger til mennene ved bombeflyet og sledegruppen. Flyet blev for dem et håpets symbol — et bevis for at kameratene på flystasjonen gjorde hvad de kunde, og før eller senere skulde redde dem. Adskillige steder satt eksperter og polarfolk og funderte på hvordan en skulde få bragt mennene på isen i sikkerhet.

Det var den berømte norske flyveren Bernt *Balchen* — han som fløi Byrds fly over Sydpolen — som til slutt en februar dag lyktes å lande en Catalina på en liten flekk



Bent Balchen i dag.

i isørkenen. Da de vel var landet, frøs flyet fast, og mannskapet fikk jobben med å bryte løs flyet igjen, og vugge det fra den ene siden til den andre mens sledegruppen blev tatt ombord. Da de kom til stasjonen, fikk den ulykkelige O'Hara begge føttene amputert, mens Spencer og Tetley, på tvers av all fornuft hadde gått op i vekt under opholdet på isen.

I mellemtiden var Monteverde, som hadde froset hendene, Spina og Best fremdeles fanger i festningen. Iblant merket de hvordan isen beveget sig under dem og naboskapet til issprekken jaget frem skrekken, til tross for at muligheten aldri berørtes med et ord.

De bitre månedene desember, januar og februar var en uavbrutt kamp for livet. Selv om den djerve kaptein Turner tok hver chance, så var det en periode på 22 dager i februar da det var umulig å komme i kontakt med festningen, og snestormene var enehersker over sneviddene.

Da tok brensløst slutt for de arme folkene og de måtte tine op hermetikkboksene ved å holde dem under armene i timevis. Best blev nesten vanvittig og begge de andre hadde fullt op å gjøre med å hindre ham i begi sig ut på viddene.



Så kom da endelig flyet med forråd, og posten og brevene hjemmefra gjorde mere enn alt annet til å få Best bra igjen. Et hundespann hadde gjort et fortvilet forsøk på å undsette dem, men blev tvunget til å snu bare en mil fra det havarerte flyet. Men vanskene bare ansporet mennene på flystasjonen og et annet hundespann blev landsatt fra luften i nærheten av sledegruppens leirplass. Efter to dagers kamp og flere ulykkestilfelle, lyktes det å nå mennene i festningen og også å redde dem.

Da hadde de forulykkede vært isens fanger i nøiaktig 110 dager!

# SVALBARD I KRIGSSONEN

AV SIGURD WESTBY

Tiden er ennu ikke kommet til å kunne fortelle detaljene om hovedbegivenhetene på Svalbard i krigsårene, men noen korte omriss kan vi gi.

Den første krigssommer 1940 var det ingen egentlige krigshandlinger på Spitsbergen. Krigsmeldingene hjemmefra vakte lettforståelig uro blandt arbeiderne, og produksjonstempoet gikk betraktelig ned; men man nådde dog å skipe over 260 000 tonn i løpet av sommeren fra Store Norskes gruber i Adventfjorden.

Vinteren gikk uten særlige begivenheter.

I mai 1941 blev skipningssesongen åpnet av isbryteren «Isbjørn» som kom til iskanten nær Store Norskes lasteanlegg i Adventfjorden 25. mai. — Få dager senere forsvant «Isbjørn» fra fjorden mens anleggene ventet at den skulde assistere første lastebåt gjennom isen. Fra anleggene savnedes 8 mann, som måtte formodes å ha dratt med «Isbjørn».

På grunn av isvanskeligheter og kullmangel måtte «Isbjørn» søke inn til Bjørnøya hvorfra den telegraferte efter kull og rapporterte at de 8 mann fra land hadde tatt sig ombord i Adventfjorden og tatt kommandoen over fartøiet antagelig for å prøve å komme til Island.

Manøvreringsvanskelighetene var blitt for overmektige, og kapteinen, **Ingvald Svendsen** fra Tromsø, hadde igjen fått overlatt kommandoen. **De 8** blev hentet av politi, stillet for tysk krigsrett og 6 av dem blev skutt av tyskerne i

november: Engen, Hekkelstrand, Helmersen, Langseth, Joh. Olsen og Rødaas.

Produksjon og skipning stagnerte utover sommeren. Tyskerne tillot bare meget få skip å forlate norsk havn for å hente kull. Det måtte ikke være for mange i sjøen på en gang.

Kullproduksjonen i *Kingsbay* blev gjenoptatt på forsommeren.

Den 31. juli begynte det å hende noe. Da kom en del britiske krigsskip til *Longyearbyen* og satte i land en militærgvernør med en meget liten besetning som overtok radiotelegrafene. Bare telegrammer som var godkjent av guvernøren fikk passere. Den 25. august kom på ny britiske krigsfartøier, og denne gang blev en noe større styrke landstatt. Nu het det at *alle* personer skulde evakuere til England og anleggene skulde ødelegges, så fienden ikke skulde kunne nyttiggjøre sig dem. Det gjaldt også de russiske anlegg i Grønfjorden og Grumant. Her blev den russiske befolkning tatt ombord i 22 000-tonneren «*Empress of Canada*», som gikk til Arkangelsk med alle. Skipet returnerte så til Spitsbergen, og nu var det alle norskes tur, fra Longyearbyen, Sveagruben, Kingsbay og de forskjellige fangstfelter. Ombord bar det i «*Empress of Canada*».

Imidlertid hadde Store Norskes tekniske direktør, Einar *Sverdrup*, parlamentert med den engelske sjef og fått ham til å innse at anleggene blev til ingen nytte for fienden dersom bare kraftforsyningen blev umuliggjort, og dette kunde skje ved at viktige deler simpelthen blev fjernet fra kraftstasjonen. Det vilde ta meget lang tid å skaffe erstatning for de fjernede deler, og hensikten blev opnådd uten at anleggene blev varig skadet. Derimot fastholdt britene at det store kullager måtte brennes; og på den måten blev omtrent 130 000 tonn kull ødelagt. Sommerens skipning blev bare 36 500 tonn.



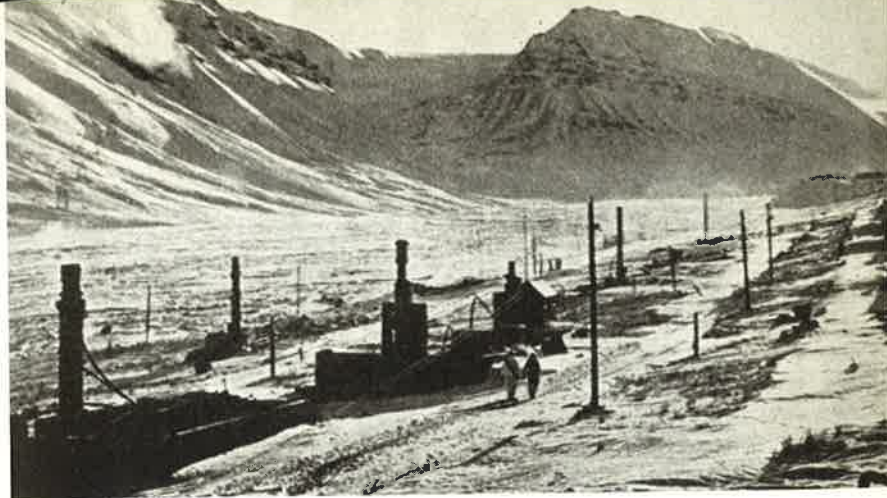
Longyearbyen før tyskerne skjøt den i brand.

Den 31. august var der minne- og avskjedsgudstjeneste i «Vår Frelsers kirke» på Spitsbergen, og den 3. september drog flotillen fra Adventfjorden, og Spitsbergen var mennesketom på det nærmeste.

Ikke lenge etter kom tyske fly til Adventfjorden og etablerte en landingsplass ytterst i Adventdalen. De tok til fange den eneste gjenblevne arbeider i Longyearbyen.

Tyskerne hadde en mindre styrke der oppe vinteren 1941—42, formodentlig mest av hensyn til værvarslingen. Imidlertid blev der i England utrustet en ekspedisjon til Svalbard, under ledelse av direktør Sverdrup, med skipene «Isbjørn» og «Selis», med i alt 86 mann, med den oppgave å søke grubeanleggene vedlikeholdt og beskyttet særlig ved sneløsningen og forberede gjenoptagelsen av produksjonen.

Ekspedisjonen fikk en sørgelig skjebne. Skipene var kommet til Grøn fjorden og «Isbjørn» hadde laget råk innover fjorden noen hundre meter innenfor «Festningen». Da kom 4 tyske fly som bombet begge skip i senk. Tolv mann gikk ned med skipene, de øvrige forsøkte å berge sig i land over isen. De blev beskyttet med maskingevær fra flyene. Flere blev såret og to døde på land etter kort tid; endelig omkom



Grubebyen efterat «Tirpitz», «Scharnhorst» og flere destroyere hadde øvd sin udåd.

en mann under kryssing av et bresprekkfelt på veien til Sveagruben. Temperaturen var usedvanlig lav for årstiden, nemlig  $\div$  27 grader. Det var også mer enn almindelig meget sne, så de overlevendes strabaser var nær overveldende.

I alt omkom altså 15 mann, nemlig:

Sverdrup, Einar, direktør,  
Lund, John, formann,  
Lund, Olaf, sønn av foregående,  
Nesvold, Ole, formann,  
Bøen, Ingvald,  
Høiland, Sigv.  
Tøgersen, B.  
Larsen, Ole,  
Bjørnsvik, Arnold,  
Nilsen, fornavn ukjent,  
Andersen, Tore,  
Syvertsen, Odd,

alle fra Store Norske, dessuten en engelsk offiser og to av mannskapet for øvrig.

Vinteren 1942—43 var der norsk-britisk besetning på Spitsbergen, med *Ullring* med sjef.

Ut på høsten 1943, 8. september, kom en større tysk flåteavdeling med «Tirpitz», «Scharnhorst» og en rekke andre skip, mange fly og en stor landgangsstyrke og bombarderte anleggene i Grønfjorden og Adventfjorden. Forsvarsstyrken er opgitt å være ca. 140 mann tilsammen. Mot de tyske slagskips store kanoner kunde forsvarerne jo ikke utrette meget.

Kampen blev imidlertid øieblikkelig optatt, og tyskerne hadde følelige tap ombord på sine jagere. Garnisonen hadde 60 falne og en del fanger. Men resultatet blev at lagrings- og lasteanleggene i Adventfjorden blev helt ødelagt og størstedelen av Longyearbyen med alle daganlegg ved grube 2 rasert, Derimot slapp den nyere bebyggelse i Sverdrupbyen lettere fra det, «bare» en stor barakke og et familiehus blev satt i brand. Et landgangsparti som var på marsj dit for å sprengte det som ikke skipskanonene nådde, blev kalt tilbake til skipene før det rakk frem, hvorefter armadaen skyndsomst seilte vekk. «Deutsche Zeitung» hadde en hel førstesides artikkel med mange bilder om dåden — med den formentlig talende overskrift: «Spitsbergen antwortet nicht mehr». Bedriften blev slått stort op i den illustrerte nasistiske presse, hvor billedene for det meste hadde betegnelsen Barentsburg, uvisst av hvilken grunn, skjønt det var lett for kjentfolk å se at de var fra Longyearbyen.

Siden har det vært forholdsvis stille på Spitsbergen. Flybesøk titt og ofte, men ikke lenger «store begivenheter».

Vinteren 1943—44 stod garnisonen under kommando av *Ove Roll Lund*.

En gang sommeren 1944 var tyskerne i Braganza, antagelig med undervannsbåt, og brente hele daganlegget i Sveagruben. Der var intet vaktmannskap, så tidspunktet for denne bedrift har ikke kunnet fastsettes.



Vinteren 1944—45 er *Etterlid* garnisonssjef, med *Løvaas* som leder for grubearbeidene.

Nu er arbeidet i full gang med gjenopbygning av anleggene for hurtigst mulig å komme i produksjonsdrift, både i Longyearbyen og i Kingsbay.

Etter en rekke uendelige vansker fikk Store Norske Spitsbergen Kulkompani og Kingsbay Kullselskap sendt oppover flere skip med folk og utstyr til gjenopbygningen. Den nye tekniske direktøren i Longyearbyen, J. Lindholm, fløi fra Nord-Norge til Spitsbergen sammen med bergmesteren, Aagaard. Hus skal bygges, kraftstasjonen settes i stand og mye reparasjonsarbeid krever sin tid. Det brenner litt i en av grubene, men slukningen ser ut til å gå bra. Heldigvis er det maskineriet som blev lagret i 1941 ved evakueringen i behold og det er av stor verdi. En turbin er bestilt i Sverige og skulde sendes oppover sommeren eller høsten 1945. Et aggregat på 15 tonn måtte en demontere for å få det skipet. Året før krigen — 1939 — produserte Store Norske 300 000 tonn og i 1940 om lag 400 000 tonn. Det var meningen å utvide efter hvert, bl. a. ved å ta op driften i Sveagruben der tyskerne har svidd av all bebyggelsen.

I Ny-Ålesund (Kingsbay) tar Kingsbay-selskapet (disponent Arne Brøgger) op driften i løpet av høsten 1945, og det er uttalt håp om at den første lasten kan skipes i år. En regner med efter hvert å komme op i en produksjon på 100 000 tonn.

# MED «POLARBJØRN» TIL GRØNLAND OG MED FALLSKJERM TIL NORGE

FALLSKJERMSLIPP AV POLAREKSPEDISJONER  
I SÆRLIG UTILGJENGELIGE STRØK

AV KÅRE RODAHL

Det var folksomt på bryggen i Ålesund den 13. juli 1939 da vi vinket farvel til våre kjente fra broen på «Polarbjørn». Vi skulde på en videnskapelig overvintringsekspedisjon til Grønland.

I tre dager tøffet vi nordover langs kysten. Småbølger vasket opefter de sandhvite strendene der solbrune småjenter boltret sig i farverike drakter. Ingen av oss visste dengang at store krigsbegivenheter skulde finne sted i disse fredelige fjordene, og at det skulde ta seks år før vi så Norge igjen.

Grønlandsekspedisjonen 1939—40 hadde tre oppgaver: Sammen med professor Ahlmann fra Stockholm skulde vi drive glaciologiske undersøkelser på Vintergatabreen på Claveringøya. Disse undersøkelsene utgjorde det siste ledd i en serie breundersøkelser som professor Ahlmann tok fatt på i Norge så tidlig som i 1918.

Hovedformålet med min del av ekspedisjonen var å foreta analyser av vitamininnholdet i arktiske planter og dyreorganer. I et lite laboratorium skulde vitamininnholdets forandringer med årstidene bestemmes ved kjemiske metoder, som var utarbeidet med de arktiske forhold for øie. En omfattende kostundersøkelse blandt fangstfolk skulde foretas under overvintringen. Videre skulde vi innsamle hjerne-



og fostermateriale fra arktiske pattedyr til komparative anatomiske undersøkelser. Endelig skulde vi prøve på å klarlegge årsaken til det velkjente fenomenet at spising av isbjørnlever medfører forgiftningssymptomer.

Under hele overvintringen skulde det endelig foretas meteorologiske observasjoner ved hovedstasjonen på Revet —  $74^{\circ} 22' N.$   $21^{\circ} 53' V.$  — i sammenheng med breundersøkelsene på Vintergatabreen.

Ekspedisjonen bestod av tre medlemmer: Professor Ahlmann, Backa Eriksson (meteorolog) og mig selv. Vi skulde dessuten ha assistanse av fangstfolkene Henry Rudi og Schølberg Nilsen, og om sommeren 1939 blev ekspedisjonen forsterket med fangstmannen Helland, som fungerte som altnuligmann.

De svenske videnskapsmennene skulde returnere til Norge med «Polarbjørn» i august 1939, mens jeg skulde fortsette arbeidet sammen med Rudi og Nilsen inntil sommeren 1940.

### *Overseilingen.*

I Tromsø kompletterte vi utstyret vårt, og fikk ombord en del lystige fangstfolk, halvville grønlandshunder og andre arktiske fornødenheter.

Det var glade menn som bad farvel til Tromsø om kvelden den 17. juli. En av dem hette Kristian. «No må du være trofast, Hansine!» ropte han til piken han forlot. Men da vi la fra land var den hulde Hansine allerede på vei til nye eventyr — i en drosje sammen med en annen fyr! Men slik er nu engang polarfarernes skjebne . . .

Kveldsbrisen førte med sig duften av nyslått gress fra land. Det var likesom det siste farvel. Dette bildet stod ofte for mig i mørketiden, når snestormene raste og vi lengtet hjem. Solen sank blodrød i havet og en lurvet skoddebanke veltet ned over fjellene. Et øieblikk delte den sig,



Den meteorologiske stasjonen på Revet — sommeren 1939.

og vi så fjell og daler, skogklædde åser og rødmalte stuer nede ved stranden. Men så senket tåken sig igjen.

Vår kurs var N—NW . . .

Vi passerte Bjørnøya og kom om morgenen den 22. juli inn til Kongsfjorden. I bunnen av fjorden glitret Kongsbreen i morgensolen. Drivis og små isfjell speilte sig i det blågrønne vannet på fjorden.

I Ny Ålesund spiste vi frokost på verdens nordligste hotell — Nordpolshotellet. Senere møttes hele selskapet i baren, — Svalbar — der vi hevet glassene og ønsket hverandre god vinter. Journalister, vitenskapsmenn og fangstfolk svinget hverandre lystig i dansen mellom ølfat og tomkasser. Da vi gikk ombord falt fyrbøteren i sjøen, og en fangstmann fikk et blått øie fordi han i farten omfavnet en planke på kaien. Under skrik og skrål stod vi ut fjorden. Vi var på vei til det arktiske eventyret.

Grev Micard's skute «En Avant» lå fast i isen utenfor Mørkefjorden på Nordostgrønland, så vi håpet å komme inn under Grønlandskysten på 77° N. i fall grevens ekspedisjon trengte undsetning. Vi gikk nordvestover og så åpent vann så langt øiet rakk. Men lenger vest møtte vi drivisen, og gikk oss fast i tett tåke. Vi måtte snu og slapp gjennom



Vi fraktet utstyret og instrumentene fra Revet til Leirvågen med motorbåt.

isbeltet ved  $75^{\circ}$  N. og fikk Grønlands sneklædde fjell i sikte om natten den 27. juli.

Vi satte kursen for Kapp Herschel. Det var et høitidelig øieblikk dette første møte med den norske utposten mot Ishavet. Hytta lå der badet i midnattsolen. Det norske flagget stod skarpt fram mot snefonna i bakgrunnen. En båt blev satt på vannet, og «Greven av Herschel» — Herman Andresen — kom ombord for å høre nytt hjemmefra.

### *Sommerekspedisjonen.*

Efter planen skulde hele sommerekspedisjonen landsettes ved Leirvågen på nordsiden av Claveringøya. Derfra skulde vi ved hjelp av fangstmennene og to hundespenn transportere instrumentene og utstyret op på Vintergatabreen. Det viste sig imidlertid at vinterisen lå ubrutt i Youngsundet, og vi måtte gå sønnenom øia og kom til Revet. Derfra fraktet vi utstyret med båt til Leirvågen.

Her fant vi at kysten var snebar, og at vi ikke vilde være i stand til å utføre det omfattende glaciologiske program på Vintergatabreen. Vi valgte derfor en mindre bre — Frøya-breen — som lå nærmere kysten.



Toppen av Moltkes fjell på Clavingingøya.

Vi opprettet en leir på østsiden av bukten. Oppe på breen 1 000 meter over havet laget vi så en meteorologisk stasjon der Backa Eriksson holdt til. Selve bremålingene blev utført av professor Ahlmann og mig. Breens tilvekst ved snefall og minskningen som følge av smeltning og fordampning blev målt blandt annet ved hjelp av en rekke bambusstenger som var boret ned i isen langs hele breen. Isbreens bevegelser blev målt ved en teodolit.

Disse målingene blev foretatt gjennom hele året, og viste en ganske enorm forminskning av breen.

En ung entusiastisk kvinnelig geolog — frøken Brit Hoffseth — fulgte med ekspedisjonen som æresgjest. Hun skulde foreta geologiske studier på Clavingingøya, og hadde forberedt sig på å gå tvers over øya til fots. Men været var dårlig, og det var tett skodde i fjellene, så hun måtte opgi sine planer. I stedet slo hun sig ned i et telt et par hundre meter fra vår leir, og vi utfoldet stor sosial aktivitet med kaffeselskaper og utflukter i robåt om kveldene.

Endelig lettet skodden, og frøken Hoffseth la i vei innover fjellet med hele sitt utstyr innpakket i en regnfrakk som hun bar over skulderen. Men to dager senere kom hun tilbake.

Da sommerekspedisjonens oppgaver var løst, dro vi tilbake

til Revet for å vente på «Polarbjørn», som i mellemtiden hadde vært nede i Franz Josefs Fjord med forsyninger til fangststasjonene der. «Polarbjørn» hadde møtt tett is, og kom til Revet to dager forsinket.

Det var tre tankefulle karer som satt på et par kullsekker på stranden og stirret etter røken fra «Polarbjørn», som forsvant ute i drivisen på vei til Norge . . .

### *Mørketiden.*

Moskusheimen kalte vi hytta på Revet. Den stod oppe på en brink nede ved sjøen. En liten elv fløt like i nærheten, og der pleide grågåsen å slå sig ned om høsten. Taket og det meste av veggene på hytta var klædd med torv. Gulvet var så skjevt at vi kunde aldri fylle suppetallerkenene helt til randen. Dette skulde være et hjem for tre menn gjennom en arktisk vinter.

I en liten utbygning med en gulvflate på  $2 \times 3$  meter rigget vi op vårt lille laboratorium med alt det inventaret som hører med til faget.

Efter to ukers iherdig arbeide var alt bragt på plass, og undersøkelserne var i full sving efter planen. Provianten var båret i hus, og vinterutstyret bragt i orden, og vi kunde gå vinteren i møte med godt mot.

Rudi og Nilsen drev fangst nord og syd for Revet. Selv røktet jeg fangstterrenget rundt selve stasjonen. Laboratoriearbeidet skred frem med tilfredsstillende resultater. Solen sank gradvis på himmelen efter hvert som dagene gikk. Snart så vi den bare som en kobberød lysning over horisonten i syd. Så forsvant den helt, og det var mørketid på Grønland.

Med visse mellemrum reiste jeg med hundespann til Frøya-breen for å måle dens forandringer. Resultatene av disse målingene blev sendt via Myggbukta radio til professor Ahlmann i Stockholm.



Sommerekspedisjonen landet på østsiden av Leirvågen.  
Til venstre på billedet frk. Brit Hoffseth.

Allerede midtvinters hadde vi satt til livs den siste rest av den dyrebare laboratoriespriten min, og Rudi hadde omhyggelig tømt sin innholdsrike medisinkiste. Men i proviantboden hadde vi 800 kilo frosne poteter. Rudi satte sig i sving, og på utrolig kort tid hadde man ved hjelp av sukker, tørret frukt, gjær og gelatin forvandlet potetene til 21 flasker virkningsfull alkohol.

Så blev det jul det året også, og utenriksministeren, professor Koht, forsikret oss i en radiotale at i Norge blev det ikke krig.

Allerede høsten 1939 fikk vi beskjed fra Oslo om at vi måtte spare på provianten fordi man var redd for at det kunde bli vanskelig å beseile Grønland sommeren 1940 på grunn av krigen i Europa. Men vi trøstet oss med at «til sommeren blir det saktens en råd» . . .

Føret var godt på Grønland det året, og vi streifet vidt omkring med hundespenn og samlet inn materiale til vitaminundersøkelsene våre. Så ofte tiden tillot det besøkte jeg Myggbukta for å få radiosamband med Norge. Vi hadde ordnet det slik at radiotelegrafisten i Myggbukta sendte de viktigste nyhetene til oss en gang i uken på kortbølge. De blev så opfanget på vårt mottagerapparat på Revet. Men



ut på vinteren frøs batteriene i stykker, og vi var uten forbindelse med utenverdenen.

*Med hundespenn til Moskusoksefjorden.*

I slutten av mars hadde jeg planlagt å besøke alle fangststasjonene fra Revet til Franz Josefs Fjord. Jeg kjørte gjennom Tobiasdalen fra Loch Fyne til Knuts Hode, fulgte kysten sydover, og kom til Myggbukta om kvelden den 3. april. Da jeg så en uke senere møtte fangstmann Levin Winter og konen hans i Moskusoksefjorden, fikk jeg høre at tyskerne hadde gått i land i Norge, og at krigen var i full sving der. Jeg trodde ikke mine egne ører, og hele natten satt vi foran radioen for å høre nyheter, men vi blev ikke klokere av det, for batteriet var utbrent.

Allerede neste dag sa jeg farvel til familien Winter, og tok benveien tilbake til Myggbukta for å prøve å sette meg i forbindelse med Tromsø radio. Dette lyktes ikke, og det var først flere måneder senere at jeg fikk forbindelse med professor Ahlmann i Sverige.

Om kvelden den 13. april selte jeg på hundene mine igjen og la i vei over «tundraen» mot bunnen av Loch Fyne. Jeg kom til Revet tidlig neste morgen etter å ha tilbakelagt 100 kilometer på 13 timer.



Eskimoen Petrus fra Eskimones.



Gerhard Antonsen — Kongen på Revet.

### *Farvel til Grønland.*

I slutten av juni tok isen til å bryte op på fjorden, men det var først i midten av juli at en fralands kuling satte isen til havs, så vi kunde sette båten på vannet. En rekke reiser blev gjort til Frøyabreen, og i slutten av juli klatret jeg op på en arm av innlandsisen ved Payer Land for å undersøke mulighetene for en senere brekspedisjon dit.

I august tok Rudi og Nil-sen fatt på laksefisket i Zackenberg. Det var allerede sent på høsten og vi hadde enda ikke hørt noe om avløsningsfartøi. Så langt vi kunde se østover fra de høieste fjell-toppene var det ingen åpning i drivisen. En langvarig østenvind hadde drevet polarbaksen inn mot land. Situasjonen var ganske alvorlig. Vi hadde ikke på langt nær proviant for et år til. Verst var det med brensel, for vi hadde bare noen få sekker kull igjen, og rekved var det smått med. Skulde båten ikke komme det året, hadde vi tenkt enten å dra sydover til Scoresbysund høsten 1940 eller kjøre over innlandsisen våren 1941 til vestkysten av Grønland, og derfra komme over til Canada.

En kveld i begynnelsen av august 1940 kom jeg til å op-fange en underlig melding gjennom radioen fra et fartøi som må ha vært ganske nær Grønlandskysten. Senere opdaget jeg at det var den norske selfangerskuten «Veslekari» på vei til Nordostgrønland med forsyninger til stasjonene der.

Like før midnatt den 11. august 1940 kom «Veslekari»





Petrus, Rodahl, Antonsen, Jacobsen og Jonatan utenfor fangsthytta Zackenberg.

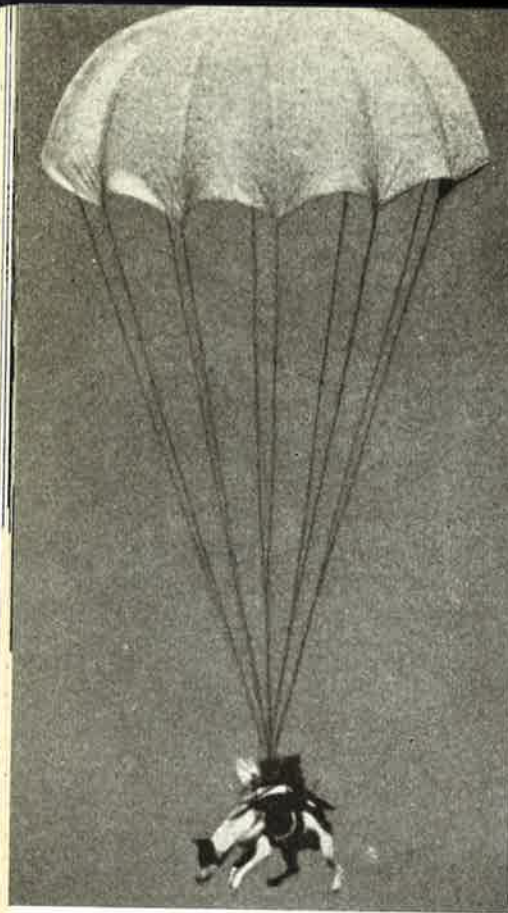
til syne rundt pynten ute i Trangfjorden. I en blanding av begeistring og nysgjerrighet hoppet vi i motorbåten og tøffet ut fjorden for å møte dem som kom. Det kunde jo hende at det var tyskere ombord. Men da vi kom nærmere kjente vi igjen John Giæver og mange andre fra tidligere ekspedisjoner.

Vi gikk ombord for å høre nyheter hjemmefra, og for å få greie på hvad som hadde foregått der ute i verden.

«Veslekari» var sendt ut fra Norge med full tillatelse av de tyske myndigheter. Men de undlot ikke å plasere en «observatør» ombord før skuta forlot Norge. Han vimset omkring og tok bilder av alle mulige ting.

Straks provianten var losset ved Revet, gikk «Veslekari» videre til Franz Josefs Fjord, mens Rudi, Nilsen og jeg blev igjen på Revet.

Den 17. august var jeg oppe på Frøyabreen for siste gang. Et par dager senere reiste vi ut til Eskimones på østsiden av Clavingøya for å følge begivenhetene på nært hold. Her mottok vi mystiske meldinger fra den danske radiotelegrafisten på Ella Ø. Vi kunde vente oss gledelige overraskelser, sa han. Flere dager gikk vi der og ventet. Plutselig forsvant Myggbukta radio fra eteren en dag, og vi hørte



Bikkja dingler mellom himmel og jord.

aldri mere fra den. Samme natten gikk vi ut med motorbåten for å skyte sel. Et sort «spøkelsesskip» kom til syne i horisonten. Det var opsynsskipet «Fridtjof Nansen» som var sendt ut for å assistere oss og for å bringe «Veslekari» til Island.

Det blev med ett spennende å være på Grønland. Eteren var full av kodetelegrammer, og vi ventet oss store begivenheter.

«Veslekari» blev sendt nordover til Petersbukten for å hente fangsten til Tollefsen, og da de kom tilbake forlot vi Eskimones. Da vi lettet anker og stimet ut mot Ishavet, kunde vi se Rudi kjøre i cirkel med den gilde motorbåten sin. Han så lystig ut der han stod og viftet

med en flaske champagne i hver hånd. Det var det siste jeg så av den tapre bjørnejegeren.

Da vi kom til Myggbukta fant vi «Polarbjørn» liggende for anker ute på fjorden. Verden var plutselig blitt full av overraskelser. På dekket møtte jeg «Greven av Herschel». Han fortalte at han hadde latt sig hyre som matros ombord på «Polarbjørn» om våren 1940, og sammen med andre fangstskuter hadde de kjempet sig vei over Nordatlanteren til selfangstfeltet ved Newfoundland. Da Norge blev angrepet, bestemte de sig for å gå inn til St. John for å bli kvitt

fangsten. Polarbjørn var nu sendt op til Grønland med forsyninger til de norske fangststasjonene og hadde ordre om å bringe til Canada de av overvinterne som ønsket det.

I Myggbukta blev 12 engelske kommando-soldater sendt i land fra «Fridtjof Nansen». Man fryktet for at en tysk ekspedisjon hadde landet på Nordost-Grønland tidligere på sommeren. Da landingsbåten gikk inn mot stranden, lå de klare med maskingeværene i båten. Den forskremte radiotelegrafisten blev så redd at han stakk til fjells. Men han kom tilbake da han opdaget at de var venner.

Engelskmennene, som kom fra London, var bare glade til å komme sig derifra efter et 14 dagers ophold på stasjonen.

#### *Med «Veslekari» til England.*

Vi fikk ordre om å gå til Island. På veien kom det melding om at fangstskuten Ringsel hadde vært på Torgilsbu og avløst besetningen der. Fridtjof Nansen optok jakten, men kom tilbake med uforrettet sak. «Ringsel» hadde undsluppet i tåken.

Fra Reykjavik krysset vi Atlanteren og kom inn til Kirkwall på Orknøyene den 8. september 1940. Her trodde folk at krigen vilde være over om tre måneder. Men da jeg kom på Euston stasjon i London regnet bombene ned fra en røksvart himmel.

Siden blev vi spredt for alle vinder. Enkelte av overvinterne meldte sig til tjeneste i hæren; andre stakk til sjøs som gaster i krigsmarinen eller sluttet sig til handelsflåten. Selv fikk jeg høve til å fortsette mitt videnskapelige arbeide ved et laboratorium i Cambridge. Her fant vi at årsaken til giftvirkningen av bjørneleveren er en overdosering av A-vitamin. Resultatene av kostundersøkelsene viste at



Det gikk fint.

komme i skade for å lide av vitaminmangel dersom de naturlige vitaminkilder blev riktig utnyttet.

fangstfolkene levde på en vitamin C- og B-fattig kost, og at dette syntes å kunne forklare årsaken til de kjente slapphets-symptomene hos fangstfolkene i mørketiden. Laboratorieanalysene på Grønland viste at den arktiske flora og fauna er rik på vitamin B og C, og at det derfor ikke er noen grunn til at fangstfolkene skulde

### *Med norske selfangere til Newfoundland.*

Det varte ikke lenge før vi på ny kom sammen med gamle venner. I januar 1941 kom jeg til Canada sammen med John Giæver og en engelsk laboratorieassistent. Vi skulde ut på selfangstfeltet med «Polarbjørn» og «Polaris». Vi innredet et lite laboratorium i salongen på «Polarbjørn», der vi skulde drive vitaminanalyser i sellever.

Ferden gikk nordover i drivisen langs Newfoundland og langsmed Labradorkysten. Vi traff på selen utenfor Bell Island, og begge skutene fikk rimelig med fangst. Side om side med oss fanget Newfoundlands-båtene. Tre måneder lå vi der og drev i slakk is, og da vi kom tilbake til Halifax, var det vår i Canada.



Hunden Salvo som har gjort tre jump.

Enkelte av besetningen mønstret av, og «Greven av Herschel» blev vaktmester på et hvilehjem for sjøfolk.

#### *Blandt norske fallskjermtropper.*

Den 17. mai 1942 forlot jeg Canada og krysset Atlanteren nok en gang — som soldat i den norske hær. Jeg kom helskinnet til England, og kom ved et sammentreff av en rekke omstendigheter inn i det norske fallskjermkompaniet, der jeg har tjenstgjort hele tiden siden sommeren 1942. Under meget skiftende omstendigheter flakket vi omkring i landflyktighet i alle disse krigsårene, inntil vi hadde den glede å være med de første som landet på Gardermoen den 10. mai 1945.

Men krigen har ikke maktet å drepe interessen for problemene i Pollandet, og i ledige stunder syslet vi med planer om nye ekspedisjoner, — med fallskjerm til Grønlands nordspiss. Vi eksperimenterte med å kaste ut trekkhunder i fallskjerm, og med fallskjermhopping under arktiske forhold. Fra et fallskjerm-synspunkt er det intet til hinder for



at en liten videnskapelig ekspedisjon kan landsettes i fallskjerm på ishavskysten. Utstyr og proviant kan slippes ned fra fly, og endog hunder kan landsettes på samme vis. Vi fant at den beste måten å lande hunder på var å plasere dem i «kit bag» festet til fallskjermhopperens ene ben. Etter utspranget løses sekken fra benet, og blir hengende i en 20 fots line under fallskjermhopperen. Under landingen tar sekken bakken først, og siden kommer hopperen. Hunder kan også kastes ned i spesielle kurver som er forsynt med almindelige «container»-fallskjermer.

Efter de erfaringer vi har høstet, er det grunn til å tro at fallskjermen kan komme til å spille en viss rolle i fremtidige polarferder. På denne vis kan en lande polarforskere på avsidesliggende steder, der andre transportmidler ikke når frem.

# LARS CHRISTENSEN-EKSPEDISJONENES VIDENSKAPELIGE RESULTATER

AV PROFESSOR OLAF HOLTEDAHL

Den 3. januar 1927 forlot hvalbåten Odd I Syd-Georgia med den isolertliggende Peter I's øy i de vestantarktiske farvann som mål og for øvrig med det oppdrag å foreta undersøkelser av forskjellig art i de tilgrensende havstrøk, vest for Syd-Shetland—Graham Land-området. Denne ekspedisjon var det første ledd i og dannede innledningen til den omfattende forskningsvirksomhet i Antarktis som er organisert og bekostet av konsul Lars Christensen og som har foregått i en rekke sesonger, til og med 1936—37. De fire sesonger fra 1927—28 til 1930—31 blev undersøkelser drevet med det for ekspedisjonene spesielt innkjøpte og utrustede ishavsfartøy «Norvegia» (tidligere «Vesleper»); i senere år foregikk arbeidet særlig fra motor-tankskipet «Thorshavn» som i 1933 hadde fått installert ekko-loddeapparat og oseanografisk utstyr. Ellers har bl. a. også kokeriet «Thorshammer» og flere hvalbåter assistert på forskjellig måte.

Toktene foregikk vesentlig i farvannene i Atlanterhavss- og den østlige del av Stillehavs-sektoren, men to ekspedisjoner, med «Norvegia» i 1930—31 og «Thorshavn» 1933—34 foretok en omseiling av hele Sydpolarlandet.

Foruten naturvidenskapelige undersøkelser av forskjellig slag blev det, som vel kjent, også i flere sesonger foretatt flyvninger med geografisk utforskning av det antarktiske fastland som mål.

Da det alt på et tidlig tidspunkt var klart at det fra de av konsul Christensen utrustede ekspedisjoner — hvorav en rekke hadde videnskapelig utdannede fagfolk med — vilde foreligge ganske omfattende videnskapelige resultater av forskjellig art, blev det alt efter den første «Norvegia»-ferd truffet avtale med Det norske Videnskaps-Akademi i Oslo om at avhandlingene skulde samles i en egen publikasjons-serie utgitt av Akademiet og med undertegnede som redaktør. Det blev funnet å være av stor betydning at de resultater av norsk initiativ og arbeide som det har gjaldt, kunde foreligge som et samlet verk istedenfor å bli spredt rundt i spesielle fagtidsskrifter.

I denne serie som har titelen «Scientific Results of the Norwegian Antarctic Expeditions 1927—1928 et SQQ., instituted and financed by Consul Lars Christensen» er det nu utgitt et temmelig stort antall avhandlinger og efter anmodning av «Polarårbokens» redaktør skal jeg meddele noen summariske data om disse, idet det straks må fremheves at verket ikke på langt nær er avsluttet. En betydelig del av det naturvidenskapelige materiale er enda ikke ferdigbearbeidet; dette gjelder — som det er naturlig — særlig de senere ekspedisjonene.

I alt er det hittil trykt 23 avhandlinger (de aller fleste på engelsk). De fjorten første er samlet i ett bind (seriens bind I), som forelå ferdig i 1935. De avhandlinger som hittil er trykt, utgjør tilsammen over 1100 sider, med i tillegg en mengde plansjer m. v. Som seriens nr. 1 foreligger en kort utredning om ekspedisjonene (til og med sesongen 1934—35), forfattet av seriens redaktør. Av de øvrige arbeider behandler de fleste, 12 avhandlinger, zoologiske emner, 5 geologiske, 3 botaniske og 2 havvannets forhold og meteorologi. Av de 17 forfattere — flere har skrevet flere avhandlinger — er de 11 norske, og av disse har fire personlig deltatt i forskningsarbeidet sydpå, nemlig zoolo-



gene Ditlef Rustad og O. Olstad, oseanografen H. Mosby og undertegnede som geolog. Videre står lederen av den norske Tristan da Cunha-ekspedisjon, botanikeren Erling Christophersen, som forfatter.

Det vil føre for vidt her å omtale samtlige avhandlingene, bare noen spredte bemerkninger kan gis. To av de større arbeider i serien, av Rustad, behandler den krepsdyrgruppen (Euphausiaceer) som hval-åten, «krillen», hører til og gir overmåte viktige bidrag til kunnskapen om disse dyrs anatomiske, biologiske og bio-geografiske forhold. Og Mosbys omfattende oseanografiske studier over havvannets forskjellige forhold, representerer en annen gren av den forskningen som er nødvendig for å skaffe oss den nødvendige viden om Sydishavets «næringshusholdning» og de livsbetingelser dette veldige havområde gir.

Et zoologisk arbeide av stor interesse er det nettop utkomne om antarktiske og sub-antarktiske fugler, av H. Hølgersen, en avhandling som ledsages av tallrike illustrasjoner. Som tilfellet er med flere av seriens avhandlingene, er det i tillegg til studiet av det materiale som er innsamlet på de ovenfor nevnte ekspedisjoner, også foretatt en bearbeidelse av annet, hittil ikke studert materiale samlet av nordmenn i de fjerne sydlige strøk på forskjellige tokter og overlatt til Zoologisk Museum. Her kunde bl. a. nevnes skinn



Konsul Lars Christensen.

fra Borchgrevinks «Southern Cross»-ekspedisjon, Roald Amundsens sydpolsekspedisjon samt et større materiale samlet av kaptein Ring på Kerguelen og Crozet-øyene.

Det inngår i planen for det publikasjonsarbeide det her gjelder, at avhandlingene, i tillegg til *special*-beskrivelser, i større eller mindre grad også skal gi en *oversikt* over forholdene i de antarktiske og sub-antarktiske strøk, for det emne som behandles. Arbeidene får på denne måte en særlig verdi for alle som vil beskjeftige sig med de spørsmål det dreier sig om.

Likesom de zoologiske og også de botaniske bidrag (de siste behandler planter fra Kerguelen, Gough-øya og Tristan da Cunha) kaster lys over de sydlige egne generelle biogeografiske problemer, har de geologiske avhandlinger interesse langt utover den spesielle at man har fått beskrevet bergartsmateriale og de geologiske forhold for øvrig fra tidligere ikke eller meget lite kjente områder. Det kan i denne forbindelse f. eks. nevnes at studiene over landskapsformer og bredekke i det vestantarktiske arkipel har bidratt i ikke liten grad til å gi oss en bedre forståelse av hvordan forholdene artet sig i de nordnorske kyststrøk under istiden.

Vi skal ikke her komme inn på de rent geografiske resultater av Lars Christensen-ekspedisjonene, av oplødnings- og flykartlegningsarbeidet m. v. Disse resultater vil, i form av karter, bli utgitt særskilt, for så vidt som de ikke alt er offentliggjort.

## 200 FLY-ALARMER PÅ JAN MAYEN ISHAVSØYA ER RENE FESTNINGEN

AUTOMATISKE STASJONER BLEV LANDSATT AV UBÅTER

Tromsøværingen Fritz Øien, som var bestyrer på Jan Mayen under krigen, forteller følgende til «Dagens Nyheter» om oppholdet på denne vanskelig tilgjengelige Ishavsøya:

— Vi sendte alle våre meteorologiske rapporter i kode til Island, der den militære stasjonen samlet materialet og sendte våre rapporter videre til England og alle større steder som hadde meteorologiske stasjoner. De større krigsskipene fikk også våre meddelelser og nedtegnet dem på sine meteorologiske karter. For konvoiene til Russland hadde disse observasjonene fra Jan Mayen en enorm betydning — noe vi fikk bekreftelse på ved utallige telegrammer fra allierte offiserer i RAF. Vi sendte peilingssignaler til konvoiene, slik at de kunde bestemme sine posisjoner, de avgikk aldri fra Island uten først å ha hørt våre rapporter. At konvoiene kom frem uskadde betydde jo på sett og vis at krigen blev forkortet.

Jeg søkte mig flere ganger til England for å bytte tjeneste, men jeg fikk alltid til svar at jeg behøvedes på Jan Mayen og måtte derfor bli på min post, fortsetter Øien, og jeg var jo glad for å kunne gjøre min innsats.

I begynnelsen av krigen sommeren 1940 var vi bare fire personer på stasjonen på Jan Mayen, men etter 1½ måned kom en dag en båt innenfor synsvidde. Vi tentde lys på sørsiden av øya på Eggøya, for jeg syntes det så ut som «Fridtjof Nansen», men vi var ikke sikre på om det kanskje var tyskere. Det var alt mørkt, for vi skrev den 3. sep-



Fritz Øien sender dagens værmeldinger.

tember. Det var «Fridtjof Nansen» som var sendt av den norske regjeringen for å hente oss og ødelegge stasjonen for at den ikke skulde falle i tyskeres hender. Vi ødela alt, noe som viste sig å være bra, for senere kom tyskerne dit med en bevæbnet tråler for å besette stasjonen, men de blev senere knepet av en engelsk jager og tatt til fange.

«Fridtjof Nansen» førte oss til Island, der vi blev i fire måneder. I januar 1941 blev vi ført tilbake til Jan Mayen under militær eskorte for å oprette en ny meteorologisk stasjon. Denne utrustningen som vi hadde med oss, hadde vi tatt fra en gruppe norske nazister som hadde etablert sig på vestsiden av Grønland og var forløpere til tyske militære. — de hadde med sig fire maskingeværer. Vi brente ned deres hus og tok med oss hele utrustningen og provianten deres, hvorefter vi sendte nazistene som fanger til England.

### *I snestorm bygde vi ny stasjon.*

Ved tilbakekomsten til Jan Mayen måtte vi begynne med å bygge nye hus i snestorm og under hårde strabaser. Kommandanten, kaptein *Ullring*, og jeg gikk først i land for å rekognosere om det fantes noen innvånere på øia, det var et ganske spennende oppdrag å ta sig frem på ski og gjøre undersøkelser. Men vi fant ingen, bare et nedskutt fly på



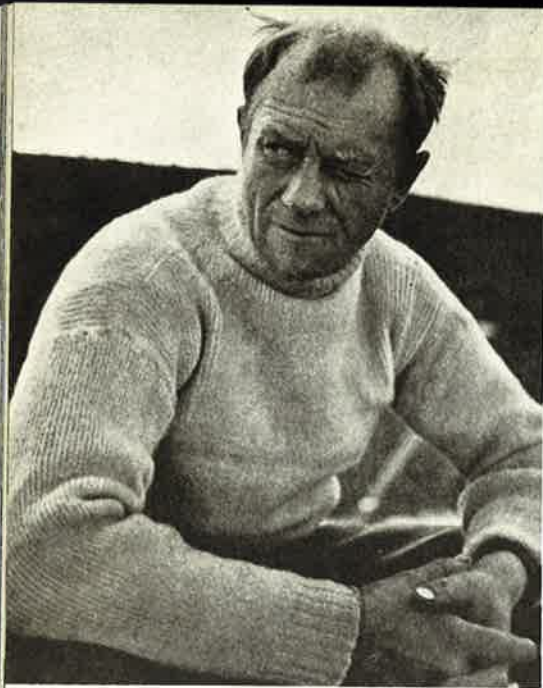
Hvor folkene på Jan Mayen bodde.

stranden. Vi bygde op stasjonen på nytt, og forsvaret blev smått om senn stadig bedre. Det var tolv norske soldater til å begynne med, men siden fikk vi forsterkninger, og nu kan jeg røpe at øia er meget sterkt befestet. Jan Mayen er så stor som Malta, d. v. s. 50 km lang. Der hadde hollenderne i sin store hvalfangstperiode omkring 1700 store hvalanlegg, og vi fant brente murstein fra deres storhetstid. Syv hollendere var døde av skjærbuk der.

I 1921 åpnet nordmennene en meteorologisk stasjon på øia, som ingen eide. Den norske stat gjorde rettskrav på øia omtrent samtidig.

*Fastisen i polarbassenget blev drevet ut.*

På Jan Mayen har vi helt siden 1925 sjelden sett noen is, øia reiste sig med sin veldige topp høi og rak op av Ishavet. Men under hele krigen har Jan Mayen praktisk talt virket



Hundekjørereren Raaum.

de helt enkelt slet op fastisen i polarbassenget og sendte drivisen ned til øia. Vi hadde altså et mere stabilt vær og kaldt; noe som fra meteorologisk synspunkt var bra vær for flyverne under krigen.

Vi hadde 200 flyalarmer på fem år, tyskerne skjøt iherdig på oss, og de gikk i begynnelsen så lavt — innen vi fikk vårt forsvar — at vi skulde ha skutt i våre egne sandsekker om vi hadde forsøkt å plukke dem ned. De tyske flyverne var så godt orientert på Jan Mayen at de fulgte fjell og daler omtrent som en bil.

Det verste som hendte i løpet av disse årene var da en av mine assistenter skjøt sig i foten under en jakttur. Vi var bare tre personer i hytta da det hendte, og først efter 8 dager lyktes det oss å få ham over til Island, han fikk sårfeber, så foten måtte amputeres.

som rene fastlandet, takket være enorme ismasser som blev trengt i hop rundt om øia. Iblant kunde vi ikke engang se havet, vi fanget sel midt inne på øia, for den kom jo ikke ned i sjøen. Klimaforholdene var helt snudd på hodet under krigsårene, med undtagelse av det aller første året. Vi hadde 25 kuldegrader om vinteren, hvilket er mye til å være på Jan Mayen. Stormene var så hårde at





Instrumentene leses av.

### *Tre isbjørner skutt.*

Det var rikelig med jaktbytte, vi skjøt tre isbjørner. Tidlig en morgen da jeg så ut stod en riktig kjempe bare åtte meter fra hytta, jeg var søvnig og fumlet med geværet da isbjørnen så rett på mig. Men så fikk jeg inn et hodeskudd på den til slutt, og den var så medtatt at den ikke engang slo med labben på såret for å døve smerten, som de ellers pleier gjøre. Blårev og polarulv har jeg jaget mye, og fugl i tusenvis, alker og hayhester — en særlig stor og vennligsinnet måseart som flyver helt innpå en.

Vi hadde meget bra amerikansk kost, og hele tiden sigaretter, tomatsaft, rikelig med frukt, hermetikk og all slags litteratur. Men det siste året var isoleringen en ganske stor påkjenning på grunn av situasjonen hjemme i Nord-Norge. Ryktene om at Tromsø skulde brennes nådde oss, våre fami-



lier evakuertes og mange flyktet over til Sverige. Uvissheten gikk oss hardt på nervene. Men arbeidet holdt oss oppe. Hver tredje time døgnet rundt tok vi våre observasjoner, sendte ut rapportene og meldte fra om syklonene gikk langt nord- eller sørpå. Vi satte op våre gummiballonger — pilotballonger — for å måle vindhastigheten efter hvert som de steg for hvert minutt op til 40 000 meter. Vi gjorde målinger med teodolitt, et instrument med hvilket man måler høide- og sidevinkel for hvert minutt. Jeg har ligget omkring 15 år som meteorologisk observatør i Ishavet, derav to år på Grønland og tre år på Bjørnøya. Men nu skal jeg bli for alltid hjemme hos min familie i Tromsø. Jeg tenker på å ta hånd om værmeldingene her i Ishavsbyen. Se her er min kjekke gutt, han lå i armene mine da jeg reiste, og nu vil han nesten ikke kjennes ved mig.

*«Fridtjof Nansen» på undervannsskjær.*

Til slutt får jeg vel også nevne at «Fridtjof Nansen» under en patruljetur gikk på et undervannsskjær på sørsiden av Eggøy. Ingenting er jo kartlagt der oppe omkring Jan Mayen, men mannskapet tok sig i land. Det var sommeren 1940 efterat de hadde ført oss til Island. Besetningen fastslo da at vi ikke hadde fått brent hovedstasjonen helt op, så det lyktes dem å sende ut et SOS, som blev opfattet på Island, slik at et norsk skip gikk ut og hentet dem. Det var åtti mann som blev reddet. En tysk automatisk meteorologisk stasjon tok vi også på Svalbard under krigen. Den bestod av ti jerncylindre fylt med måleapparater, barografer og hydrografer, som tok vindretning og hastighet og sendte helt automatisk; akkumulatører blev brukt til drivkraft. Disse automatiske stasjonene blev satt ut av tyske ubåter. Vi så ofte med det blotte øie at slike gikk op og

ned hele dagen i lang tid på vest- og østkysten av Jan Mayen. En dag forsøkte vi å skyte på en, men en kraftig snestorm kom imellem og ødela siktet. Vi måttet nøie oss med å holde det klart for konvoiene mellem Amerika og Russland.

## FRA SEKSTI GRADER NORD TIL SEKSTI GRADER SYD

AV HANS BOGEN

Det finnes mennesker som i hele sitt liv bare har en eneste tanke i hodet: Hvordan de skal gå klar av alle vanskeligheter og ubehageligheter her i verden. Deres liv blir prikkfritt, men fattig, deres samfundsånd forkrøples, de blir uglade og sterile. Men det finnes heldigvis flere av den motsatte type: menn som hverken går av veien for problemene eller feigt flykter fra ubehagelighetene og vanskene. Her skal vi fortelle litt om to slike menn fra Sandefjord, verkseier Christen Christensen og fangstbestyrer Carl Anton Larsen. Den siste var riktignok født i Larvik, men hele hans virke blev knyttet til Sandefjord og Sandefjords hovednæringsvei: hvalfangsten.

\*

Det var finnmarksfeltet fra Varangerfjorden i øst til Sørøya i vest som skaperen av den moderne hvalfangst, den geniale tønsmann Svend Foyn, i 1870-årene åpnet for vestfoldingenes initiativ og virkestrang. Omkring århundreskiftet var hvalfeltet utvidet fra Hebridene i vest til Svalbard i nordost, nettop de farvann hvor nordmennene i middelalderen hadde hatt sitt «vesterhavsvelde».

Nå er Vesterhavet og den del av Nordishavet som er tilgjengelig for fangst i grunnen ikke så stort område, og stor var heller ikke hvalbestanden. Men selskapene grodde op som paddehatter, beskatningen blev for sterk og Vestfold-

hvalfangsten stod i årene efter 1900 foran en alvorlig råstoffkrise. Man kastet skylden for bedriftens vanskeligheter på hvalfredningsloven av 1904, men sannheten var at det var den hemningsløse nystartning av selskaper og det ville slagsmål om så å si hvert eneste dyr ute på feltet, som gjorde at alle kyndige folk i 1904 så på hvalfangsten som en om ikke dødsdømt så sterkt tidsbegrenset næringsvei.

Men nettop da det så temmelig svart ut var det at de to menn fra Sandefjord, C. A. Larsen og Chr. Christensen, ikke vek tilbake for eller søkte å undfly vanskelighetene, men på samme tid vågalt og modig bokstavelig talt tok og flyttet hele bedriften fra 60 grader nord til 60 grader syd, åpnet de svære hav i Antarktis for Vestfolds — og ikke minst Sandefjords — fangstindustri, gjorde hvalfangsten fra en provinsbedrift til en næringsvei av verdensformat, og Sandefjord by med dens knappe 5 000 innbyggere til hovedstad i verdenshvalfangstens nye rike.

\*

Arktis er et polhav omgitt av Asias, Europas og Amerikas landmasser. Antarktis er et polart fastland omskyllet av Atlanterhavets, Stillehavets og Det indiske havs enorme vannmasser. Var det derfor først betingelser for hvalfangst i sydhavene, burde det kunne drives en fangst der av store dimensjoner. Slik gikk det jo også, og det i enda høiere grad enn selv så dristige drømmere som C. A. Larsen og Chr. Christensen hadde tenkt seg det.

Rundt om i mange utenriksdepartementers og geografiske selskapers publikasjoner og arkiver lå gjemt optegnelser som gav sikker beskjed om en svær hvalrikdom i Antarktis. Men Sandefjords forretnings- og fangstfolk drev jo ikke arkivstudier. Da derfor sandefjordingene omkring 1904 måtte se sig om etter nye hvalfelter, var det få som tenkte på og

enda færre som våget å *tro* på sydhavsfeltet. Men heldigvis var det da to som både kjente til det og trodde på det.

I årene 1892—94 hadde C. A. Larsen gjort et par turer på retthval- og selfangst ved De vestantarktiske øygruppene for regning av A/S Oceana, hvis reder var Chr. Christensen, Framnes. Det ble gjort geografisk pionéarbeide av stor betydning, men det økonomiske utbytte blev ikke slik at man kunde gjenta forsøkene. Allikevel blev både hos Larsen og hos Christensen tankene om en sydhavsbedrift liggende og gnage. Larsen fikk først realisert sine, idet han begynte hvalfangst fra Syd-Georgia — 16. november 1904 kom hans fangstbåter til Grytvika — et år før Christensen sendte sitt flytende kokeri «Admiralen» til Falkland og Syd-Shetland.

C. A. Larsen hadde i oktober 1901 dratt ut som skipper med Otto Nordenskiölds «Antarcticaekspedisjon» til De vestantarktiske øigruppene. Ekspedisjonens skute blev skrudd ned i isen, men Larsen klarte både å redde mannskapet og få forbindelse med Nordenskiöld som hadde overvintret på Snow Island. Den 8. november 1903 blev ekspedisjonen reddet av det argentinske undsetningsfartøi, korvetten «Uruguay», og landsatt i Buenos Aires, hvor den blev stort og behørig feiret. Ikke minst blev det ofret megen og berettiget virak på C. A. Larsens alter. Men det var ganske andre ting enn ros og virak som optok Larsens sinn og tanker, og intet var ham mere fremmed enn å hvile på sine laurbær. Under en bankett gitt til hans ære i Buenos Aires, sa han: «I thank youse vary mooch, and dees is all vary nice and youse vary kind to mes, bot I ask youse ven I am here vy don't youse tak dese vales at juor doors — dems vary big vales, and I seen dem in hoondreds and toosunds.»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> «Takk skal dere ha alle sammen, og dere er alle så hyggelige og snilde, men jeg må spørre dere mens jeg er her hvorfor dere ikke tar de hvalene dere har utenfor stuedøren — det er store hval og jeg har sett hundrer og tusener av dem.

Det er Burn Murdoch som med godt fonetisk instinkt har gjengitt Larsens skipper-engelsk. Om Larsen ikke hadde truffet «rett»-hval i Antarktis, så kom han i Buenos Aires nettop sammen med de «rette» folk. Han traff store og rike forretningsmenn som nordmannen Pedro Christophersen, kommandørkaptein Nunes og Herm. Schlieper, som igjen introduserte ham til bankierfamilien Ernesto Tornquist. Og resulta-



Chr. Christensen.

tet blev da også starten av det første moderne sydhavsselskap, Compania Argentina de Pesca S. A., med en startkapital på 200 000 dollars. Larsen reserverte sig 25 000 dollars for eventuell tegning i Norge. Men det lyktes ham ikke å få norsk kapital interessert, så selskapet blev rent argentinsk. Men mannskap og utrustning har det alltid tatt fra Norge, og den tekniske og forretningsmessige ledelse har vært overveiende norsk. Selskapet har i årenes løp lagt igjen i Vestfold meget over 50 millioner kroner.

Foretagendet blev altså en suksess, men det kunde man ikke vite høsten 1904 da Larsen og hans høire hånd, den nuværende direktør for selskapet, Fritjof Jacobsen, «arbeidet fra 5 om morgenen til klokken 10 om kvelden. Men ingen av arbeiderne hadde noe å si på arbeidstiden, for sjefen, C. A. Larsen, arbeidet like hårdt som noen av oss. Og han hadde alltid et godt og opmuntrende ord til dem som arbeidet ved siden av ham. Han gikk i teten, og da måtte det gå. Deri lå hans styrke. Han visste ikke av hindringer.»



C. A. Larsen.

Og selve juleaften 1904 begynte de å koke olje på Grytvika landstasjon på Syd-Georgia.

\*

C. A. Larsen hadde vært fangstbestyrer på en landstasjon i Finnmark i slutten av 1890-årene. Da han skulde begynne hvalfangst i Antarktisk falt det ham naturlig å overføre finnmarksmetodene dit. Men i de årene Larsen var med Norden-

skiöldekspedisjonen sydpå, hadde Chr. Christensen og Ole Wegger latt uteksperimentere idéen om det moderne flytende kokeri. Man tok simpelthen landstasjonen og flyttet den ombord i et stort havgående fartøi. Og da nordhavsfeltene nu var praktisk talt utskutt, begynte Christensens tanker igjen for alvor å sysle med fangstmulighetene i sydishavene. Riktignok søkte han ennu i 1903 om konsesjon ved Nord-Shetland, men blev møtt med avslag. Noen måneder senere skriver han i et konsept som ligger i A/S Ørnens arkiv: «At faa en station for Ørnen udenfor Landet vil nu blive vanskelig, da de fleste Steder hvor der kan fanges Hval med Fordel ere optagne . . .» Så bestemte han sig til å skjære knuten over, og efter flere muntlige drøftelser og en interessant brevveksling mellem ham og bestyreren på «Admiralen», Alexander Lange, blev det besluttet den 29. august 1905 at A/S Ørnen «skulde forsøge Fangst sydover med mindst mulige Omkostninger og hvis ingen uforudseede Hindringer indtræffer».

Slike hindringer inntraff det mere enn nok av, men de



blev alle bekjempet og beseiret. Og Chr. Christensen åpnet sydishavene for den store, *norske*, antarktiske fangstvirksomheten, da S/S «Admiralen» den 21. oktober 1905 drog fra Sandefjords havn til 60° syd.

\*

Både Chr. Christensen og C. A. Larsen var menn av samme type som Svend Foyn. Lyst til å gå sine egne veier inntil egensindighet, men samtidig kloke og vurderende menn, så de ikke blev stivnakker, men foregangsmenn. De hadde store planer, som ikke gikk op i drømmer og fantasterier, men blev realisert i handling fordi de begge hadde den ubøielige og utholdende vilje til å omsette dem i praksis. Og de var som Foyn tålmodige, prøvende menn som kunde vente inntil tiden var inne, men som da heller ikke var redde for å la det stå til, selv om de var alt annet enn blinde for usikkerhetsmomenter, farer og vanskeligheter.

I 1930-årene så det ut som det skulde lykkes japanerne og tyskerne å ødelegge Svend Foyns og Chr. Christensens livsverk. Heldigvis gikk det ikke så. Allerede i den kommende vinter vil tidligere havnelos Salomonsen i Sandefjord kunne si, som jeg har hørt ham si det så mange ganger før: «Kan De lukte det? I dag er det trekkdag så det vanker sterk kaffe og værterkake i by og bygd.»



Svend Foyn.

## SVALBARD HAR VÆRT NORSK I TYVE ÅR AV BIBLIOTEKINSPEKTØR ANTON J. OLSEN

Den 14. august var det 20 år siden Norges høitidelige overtagelse av Svalbard fant sted.

I dag ligger Longyearbyen i ruiner efter tyskernes besøk bl. a. med slagskipene «Scharnhorst» og «Tirpitz», og det ryker ennu over byen. Av alt som i årenes løp var blitt opført til grubedriften, eksporten og bebyggelse for de om lag 1 000 innbyggere, er det lite tilbake. Det meste er jevnet med jorden av tyskerne. Det vil bli et veldig arbeid å bygge op igjen lasteplassen, transportbanen, grubene og bebyggelsen. Efter at britiske og norske styrker besatte Longyearbyen er det blitt opført noen barakker og et lite, provisorisk kraftverk til bruk for den allierte besetning. Vi får håpe at driften kan bli optatt igjen i en noenlunde nær fremtid.

Det var om kvelden den 13. august 1925 at den offisielle delegasjon som var opnevnt av regjeringen kom til Longyearbyen ombord på vaktskipet «Heimdal». Det var daværende justisminister, nåværende høiesterettsjustitarius Paal Berg, ekspedisjonssjef Knud Øyen og konstituert sysselmann Edvard Lassen. Tidligere på dagen var direktør og funksjonærer fra det nederlandske grubeanlegg i Green Harbour kommet til Longyearbyen med dampskipet «Farm», og til tross for de lange og vanskelige reiseforhold der oppe, hadde mange andre tilreisende møtt frem for å overvære høitideligheten. Da neste dag 14. august oprant med strålende sol og flagging var 80—90 mennesker til stede.

På den åpne plass var det reist en tribune. I sin innvielsestale sa justisministeren bl. a.: Dagen er en merkedag i Sval-



Flaggheising i Longyearbyen 14. august 1925. På talerstolen høiestrettsjustitiarius Paal Berg.

bards og Norges historie. Det gamle norske land Svalbard, er atter norsk. Det var nordmenn som fra Island opdaget øigruppen, og han skildret videre øigruppens historie og nordmennes rolle i denne, fangstfolkenes og videnskapsmennes arbeid.

Nå er alle tidligere forsøk på å få øygruppen under norsk lov bragt til avslutning. Norsk vågemot, norsk utholdenhet og norsk forskning har allerede løst store oppgaver på Svalbard, men øigruppen har store muligheter, meget som ennu lokker og kaller på dem som har arbeidsevne og arbeidsvilje. Måtte det bli oss nordmenn som har kraft og mot til å ta fatt, og måtte vi gjennom vårt arbeide vise oss verdig til å beholde landet. Måtte Svalbard under norsk styre utvikle sig og nå frem til heder for Norge og til lykke for dem som skal leve og bo her. Så lar vi Norges flagg gå til topps over Svalbard som norsk land.

Splittflagget gikk til topps. «Heimdal»s hornmusikk spilte «Ja, vi elsker», alle tilstedeværende blottet hodene og 21 skudd drønnet fra «Heimdal»s kanoner. Dagen var fredag og alle var i feststemning. Noen timer etter høitideligheten hadde funnet sted, kom turistskipet «Irma» inn på havnen under salutt og stor flagging. Tidligere var kullbåten «Ingerto» kommet, så om eftermiddagen lå fire flaggsmykkede skip på havnen. Det var mange utenlandske turister som var med og feiret begivenheten.

Men også i Norge blev dagen feiret med flagging overalt, og klokken 12 gikk salutt fra alle landets festninger. Fra utlandet strømmet lykkønskningstelegrammer inn til den norske regjering. Blandt de privatmenn som vi i første rekke kan takke for den lykkelige utgang bør i første rekke nevnes sendemann Wedel-Jarlsberg og Gunnar Isachsen, og selvfølgelig også i like høy grad våre fangstfolk, grubearbeidere og ingeniører som har vist at vi kan nytte landet. Over «Heimdal»s radio blev det sendt telegram til Wedel-Jarlsberg.

Gjennem årenes løp har det vært mange land som har rivalisert om eiendomsretten til den store øigruppen i Nordishavet, bl. a. Nederland. Det blev efter hvert en internasjonal kappestrid om utnyttelsen av øigruppens rikdommer på land og sjø, og mellom nederlandske og engelske hvalfangere kom det ofte til store feider. Hvalfangsten blev drevet i over 100 år og så gikk den over til småfangsten inn til ren, bjørn og rev nesten var utryddet. I det 4. århundre av øienes historie begynte kulldriftens tid og uenighet.

Den første norske overvintring fant sted i 1795. Den norske fangstvirksomhet tok sig særlig op fra 1820-årene og vokste til et betydelig omfang. Gjennem hele det 19. århundre var nordmennene praktisk talt de eneste som utnyttet fangstmulighetene. Svalbard har sin store verdi som operasjonsbasis for fangstekspedisjonene og for fisket rundt

øigruppen. Våre fiskere kan komme på land og ha sine lagre av olje, salt, is og kull, levere fisken og dra ut igjen. Det kan også nevnes at det er gjort mange viktige geologiske funn.

Første gang spørsmålet om den norske kronens høihetsrett over Svalbard kom op, var i 1871, da det blev behandlet i statsråd i Stockholm. Det blev vedtatt å rette en henvendelse til de makter som hadde interesse på Spitsbergen om «når det overhodet blir spørsmål om å henlegge Spitsbergen under noen statshøihet, bør det virkes for at dette blir Norges.»

Senere ble spørsmålet tatt frem i 1892, 1899, 1910 og 1912. I 1914 var en kommet så langt at den 16. juni trådte delegerte fra de interesserte makter Nederland, Danmark, Storbritannia, Russland, Frankrike, Sverige, De Forente Stater, Tyskland og Norge på den norske regjerings innbydelse sammen i Oslo. Konferansen skulde gjenoptas i 1915, men på grunn av krigen blev Spitsbergen-spørsmålet først tatt op igjen efter krigen med det for Norge heldige resultat. 9. februar 1920 blev Spitsbergen-traktaten undertegnet i Paris og 21. juli 1924 blev den ratifisert av Stortinget.

Kullmengden på Svalbard blev i sin tid teoretisk beregnet til om lag 8 milliarder tonn. Før krigen var Norges kullforbruk om lag tre millioner tonn årlig. Svalbard skaffet 300 000 tonn eller ca. tiendeparten av dette behovet. I de årene Store norske Spitsbergen har drevet, er der produsert nesten fem millioner tonn kull til en verdi av 120 mill. kroner. Russernes kulldrift i Barentsburg og Grumant City var de siste årene før krigen ganske betydelig.

Det var omkring århundretallet at nordmennene for alvor begynte å tenke på kulldrift der oppe. Men det var vanskelig å skaffe kapital. Imidlertid kom i 1911 den amerikanske mangemillionær John M. Longyear til Svalbard. Han var grubeeier og forstod sig på sakene. I 1905 stiftet han sel-

skapet Arctic Coal Company. Longyearbyen blev anlagt og driften begynte ganske lovende.

I 1914 blev selskapets eiendommer overtatt av nordmennene. Det norske selskap overtok samstundes eiendommer som tilhørte en del mindre selskaper. Et aksjeselskap under navnet Store Norske Spitsbergen Kullkompani blev stiftet.

Store Norske, som selskapet populært kalles, har stadig arbeidet med nye felter og bedringer av gamle. Sverdrupbyen, som blev ferdig i oktober 1939 var under normale forhold basert på 100 000 tonn årlig. Som kjent driver også russerne store kullfelter på Svalbard.

Det var Norges Statsbaner som var en av hovedmottakerne av våre Svalbardkull med ca. 100 000 tonn om året. Disse kullene skulde efter undersøkelser vise sig å ha en meget høi brenselverdi. Da det dessuten er forholdsvis lettvint å få kullene frem til lasteplassen, på grunn av at kullene ligger langt fremme, skulde dette kunne bli et regningssvarende anlegg. Det som byr de største vanskeligheter er skipningsforholdene. Under gunstige isforhold kan skipningssesongen vare i over et halvt år, men andre år kan det være mindre. Derfor er kravet om en Svalbardisbryter reist, slik at skipningssesongen kan bli forlenget.

# TYSKERNES SJØRØVERI I SYDISHAVET

HVALSKYTTER FINN BRYDE FORTELLER

AV ODD ARNESEN

Tyskerne var overalt under krigen — på toppen av Elbrus, på Grønland, i Sydishavet og alle andre steder. I januar 1941 gjorde de et fremstøt mot hvalfangerflåten vår i Sydishavet og greide å kapre 122 000 fat olje som norske hvalfangere og sjøfolk hadde slitt for å skaffe til veie.

— Hvordan foregikk kapringen, spør *Porlar-Årboken* hvalskytter Finn Bryde.

— Det var den 14. januar 1941. Jeg lå og sov. Det kom 10 mann inn i lugaren min og da blir det jo litt fullt. En 21-åring begynte å lese op noe engelsk for mig. Jeg sa da til ham: — Les det på tysk, for det kan dere visst bedre. To av folkene hadde håndgranatene klare. Revolveren manglet heller ikke. De spurte om jeg hadde våpen, og tyskerne var nokså nervøse. Vi blev puttet ombord i raideren. Bestyreren på «Ole Wegger», Chr. Evensen, kapteinen på «Solglimt», Normann Andersen, telegrafistene og skytterne — vi var vel en 15 mann som blev kjørt under dekk. Vi blev låst inne. Da vi hadde sittet der en stund kom styrmannen på «Bremen» og gav beskjed om at vi skulde komme og snakke med sjefen. Det var spørsmål om vi vilde fortsette å fangste. Vi fikk ikke gå lenger enn vi hadde koka i sikte. Og vi hadde to tyskere ombord i hvalbåtene.

Det var snetykkke da tyskerne kom og tok oss. Vi var da følgende båter: «Solglimt», «Ole Wegger» og fire hval-





Hvem er rapest på hånden, nordmannen Finn Bryde med kniven eller tyskeren med revolveren? Det viste sig at Finn Bryde vant med kniven. Hvalfangerne vant til slutt også i likhet med den øvrige underkuede verden.

båter. Tre av båtene klarte å komme sig unda. Skytteren Kjell *Strøm* gjorde et fint arbeid der. Vi fikk beskjed å kalle inn alle. Det blev da meldt at *Strøm* lå fast i en hval med lina i propellen — han kunde ikke komme løs. Det var fare på ferde, het det, han kunde gå ned på et isfjell. Om vi kunde sende noen streker så han kunde peile oss. Han blev peilet flere ganger og dermed var det slutt. Han hadde luktet lunta og gikk direkte til «Thorshammer» og gav beskjed om at de andre var tatt. «Thorshammer» og 7 hvalbåter gikk til Syd-Georgia. En av dem var Alf *Andreassen* — han lurte sig frem på snebygene. Da han nærmet sig Syd-Georgia skrek han med fløita langt ute for å varsle at noe galt var påferde. Marinefartøier fra Falklandsøiene strøk med en gang avgårde for å lete efter de andre, men fant dem ikke.

Vi gikk op på høide med Syd-Amerika. Raideren var gått fra oss, men vi hentet ham igjen på høide med Rio de Janeiro. Ombord der hadde de 160000 egg. Båten var en 12 000-tonner som de hadde tatt fra engelskmennene. De hadde så mange egg ombord at de måtte lempe en hel del



Norske hvalfangere på veien hjem i 1941 med redningsvestene på.

av dem på sjøen. Ombord var det 7 500 tonn kjøtt. Hver mann ombord fikk gjennomsnittlig 15—18 egg pr. dag!

Da tyskerne forlot raideren ribbet prisemannskapet alt som tenkes kunde: en svingbar salongstol, regnfrakker etc. Båten blev senket med tre bomber. Den hadde ligget der i to måneder som depotskip. Det første de røvet ombord hos oss var «slappen»-klær, brennevin o. s. v. Vi gikk nordover. To og to hvalbåter mens kokeriet gikk for sig selv. Tyskerne bygde ekstratønne både på for- og aktermasten. De vilde være sikre. Da vi var to døgn fra Bordeaux kom det fly ut som fulgte oss hele dagen.

«Kosmos»-ekspedisjonen blev senket den 26. september 1940 øst for Trinidad på veien til Walvis Bay med 120 000 fat olje. «Kosmos»-folkene måtte utstå svære lidelser ombord i kaperskipet. De var stuert sammen, praktisk talt uten ventilasjon. Mange av hvalfangerne fikk også mén av det for livet. Vi var ikke hjemme før i mai, og da hadde vi hatt det nokså tufs hos tyskerne, ikke ordentlige matkar å spise av — det var slett stell. Vi blev behandlet som fanger, og da vi kom hjem med slaveskipet «Donau» skulde vi hilse av

hirden og alt det der, men heldigvis var vi opmerksomme på humbugen, så ingen reflekterte på det, slutter Finn Bryde.

Maken til mangel på begeistring skulde en vel ha sett når hvalfangerne kom hjem! I hvert fall ombord. Ikke en hånd hilste til dem på bryggen selv om familien stod der nede. Ingen rop eller liv i det hele tatt slik som det pleier være. Litt hirdfolk, men ellers tyst. Den tidligere hvalmannen Lars Andersen var gått i tysk sold og holdt en slags tale som blev sendt ut i radio, men ingen begeistring var å merke blandt de 800 hvalfangerne som hadde gjennomskuet hele skuespillet.

## DA HVALFANGERNE LURTE TYSKERNE I SYDISHAVET

EN GOD SKRØNE: «FAST FISK, STOR BLÅHVAL. LINEN SIT-TER FAST I PROPELLEN, LIGGER TIL LOVART FOR ET STORT ISFJELL.»

«Tønsberg Blad» har hatt en samtale med hvalskytter Ottar *Andersen*, Rørås i Slagen, om da hvalfangerne lurte tyskerne i Sydishavet. Som sikkert mange kjenner til var han en av dem som kom sig unda med sin hvalbåt under tyskernes overfall på fangstflåten i 1941.

Vi lar *Andersen* selv fortelle, og her er beretningen:

— Det var 14. januar 1941 ca. kl. 2 om natten, hvalskytter Alf *Andreassen* med «Pol VII» nærmet sig koka «Ole Wegger» med hvalslep. — Umiddelbart før båten nådde frem til kokeriet, blev han opmerksom på et fartøi som satte sine lyskastere på «Ole Wegger». *Andreassen* la kursen en annen vei og gikk for sakte fart. Tyskerne var opmerksomme på båten, men en snøbyge gjorde sitt til at båten kom sig unda. Hvalskytter *Kjeldstrøm* fra Sandefjord på «Globe VIII» kom litt seinere tauende med hval, han blev opmerksom på det ukjente fartøi, og spurte i radiotelefonen hvilken fremmed båt kokeriet hadde besøk av, men fikk ikke svar. Her må det være ugler i mosen, tenkte *Kjeldstrøm*, gjorde sig klar av hvalen, la roret over og gikk for full fart utover igjen. Fra kokeriet blev «Pol VII» og «Globe VIII» anropt, men ingen av disse svarte. — *Andersen*, som lå ca. 40 mil borte fra kokeriet med «Thorarin» blev så anropt. Ordren var at båten skulde komme inn for

nærmere konferanse. Andersen, som ennå ikke hadde hatt noen føling med faren som lurte, bad om peiling fra koka, men denne kom ikke. Han begynte å tenke nærmere over den merkelige ordre og hadde merket sig tonefallet til bestyrer Kristian Evensen, som måtte gi ordre om nærmere konferanse o. s. v. Her var ikke alt som det skulde være. Andersen satt imidlertid hele tiden og lyttet i radiotelefonen, og hørte så at telegrafisten på «Globe VIII», Arild Mathisen, anropte koka. Det skulde likesom være svar på «Ole Wegger»s anrop. — Han sa: «Kjeldstrøm (skytteren) står på lemme og jager — nu smalt det, jeg må ut,» og dermed brøt han forbindelsen. Faktum var at Kjeldstrøm satt ved siden av og gav ordre om det som skulde sies. Det gjaldt å vinne tid og finne ut hvad man skulde gjøre. En stund senere kom Kjeldstrøm selv i radiotelefonen. Han la ut om «fast fisk, stor blåhval, men linen sitter fast i propellen. Ligger til lovart for et stort isfjell.»

Derefter anropte Kjeldstrøm «Thorarin» og bad om at denne måtte komme til hjelp. Disse 2 båter stevnet så mot hverandre og møttes kl. 9 om morgenen. Nå fikk Andersen forklaring på det som var hendt.— Man blev enige om å sette kursen for kokeriet «Thorshammer», som lå lenger vest, for å varsle denne. Radioen kunde man av lett forståelige grunner ikke benytte. Side om side stevnet så båtene vestover, mens det blev holdt skipsråd ombord, og telegrafistene satt spent og lyttet på utsendinger fra «Thorshammer»-flåten.

Det var ikke så lenge før man hørte «Thorshammer»s hvalbåter, som var i full fangst, og passieren i telefonradioen gikk livlig. Vi hadde god lyst til å si «hold kjeft», men måtte forholde oss tause. Ved 21-tiden var båtene opunder «Thorshammer». Fangsten blev stoppet, og så bar det videre sydover for «Syd-Georgia». Telegrammer — hvor situasjonen blev klarlagt — blev sendt til Nortra-

ship. Flåten blev liggende i Syd Georgia i 6 uker, da begynte fangsten igjen, idet det var kommet en engelsk hjelpekrysser, som skulde sørge for vaktholdet.

Andersen har senere hørt fortelle at den tyske krigsbåt, som het «Pingvin», var ute og lette efter hvalbåtene i 4 døgn, men forgjeves, borte var de. Flott levert.

—low.

## HVALFANGERNE DRAR SØRPÅ IGJEN

2 000—2 500 NORSKE HVALFANGERE ENGASJERT

Under krigen blev det drevet fangst med et par norske kokerier i et par sesonger med godt resultat. Bare fire—fem måneder efter krigens slutt er hvalfangerne i sving igjen — på vei sørover. Det er et lysglimt midt oppe i mange av de vanskene freden velter inn over oss. Mellom 2 000 og 2 500 norske hvalfangere drar sørover. Det er jo ikke på langt nær det tallet vi er vant til, men så må en også huske under hvilke forhold utrustningen skjer. En rekke kokerier og hvalbåter er gått tapt. De to «Kosmos»-kokeriene er gått med, foruten «Solglimt», «Ole Wegger», «N. T. Nielsen-Alonso», «Lancing», «Skytteren», «Strombus» og «C. A. Larsen». «Ole Wegger» er hevet — det blev senket i Seinen. «C. A. Larsen» var forsyningskip for tyskernes slagskip «Tirpitz» under dets ophold i Kåfjord i Finnmark, og blev sterkt skadet. Av de 107 norske hvalbåtene som den 9. april 1940 var utenfor Norges grenser har vi 80 igjen. Tyskerne har under krigen bygd 50 hvalbåter som vaktskip — disse kan ominnredes til neste sesong. Et par av hvalbåtene settes inn allerede i år. I september gikk Tønsbergs Hvalfangeris «Orwell» fra Tønsberg med 270 mann til landstasjonen i Husvik Harbour på Syd-Georgia. «Thorshammer» hadde 212 mann ombord og skal fange med 8 båter. Flytende kokeri «Sir James Clark Ross» drog sørover med 330 mann — den skal også fange med 8 båter. «Suderøy» strøk sørpå i oktober. Høsten 1939 drog 6 270 nordmenn til Antarktis for å fange hval. I år starter seson-



gen 24. november, og det er tillatt å fange 16 000 beregnede hval. Det blir fellesdrift i tre år. I denne sesongen settes det inn en nybygning, «Nordhval» (Melsom & Melsom, Larvik), bygd under krigen i England. Til før krigen var der produsert 40 millioner fat hvalolje, Norges andel var 29 millioner.

Foruten de norske kokeriene skal selvsagt også flere engelske av sted — for en del med norske mannskaper.

## DA DET NORSKE FLAGGET ATTER BLEV PLANTET PÅ SVALBARD

AV H. C. HANSEN, FAUSKE

Efter det allierte raidet på Spitsbergen i september 1941, ble øia foreløbig overlatt til sin egen skjebne. Men da det var fare for at tyskerne vilde besette Svalbard og prøve å sette i gang grubene der, blev det gjort foranstaltninger til å sende norske tropper dit.

I slutten av april 1942 gikk en liten flokk norske soldater ombord i to mindre fartøier, en ishavsskute, «Selis», og isbryteren «Isbjørn», som lå klar til avreise i en skotsk havneby. Ingen av soldatene visste på forhånd hvor ferden skulde gå, men de hadde likevel en anelse om reisens mål, da samtlige var forhenværende arbeidere fra kullgrubene på Svalbard.

En av soldatene som var med på ekspedisjonen forteller at de kom til Spitsbergen i midten av mai. — Vår oppgave var å undersøke hvorvidt det fantes tyskere der oppe, samt å opprette en værvarslingsstasjon. Etter ca to. ukers reise kom vi først til Isfjord radiostasjon ytterst i fjorden. Her fantes imidlertid ikke tyskere. Kursen blev så lagt innover Grønnfjorden mot Barentsburg, det nedlagte russiske anlegget. Mens båtene brøt sig gjennom isen innover fjorden dukket plutselig et tysk speiderfly op. Det var riktignok langt borte, men det hadde nok opdaget oss. Flyet forsvant forresten snart, og dagen forløp rolig. Men ved 22-tiden gikk det flyalarm. Vi var da ganske nær kaien i Barentsburg. Alle mann sprang til sine poster. Så kom fire Condor-

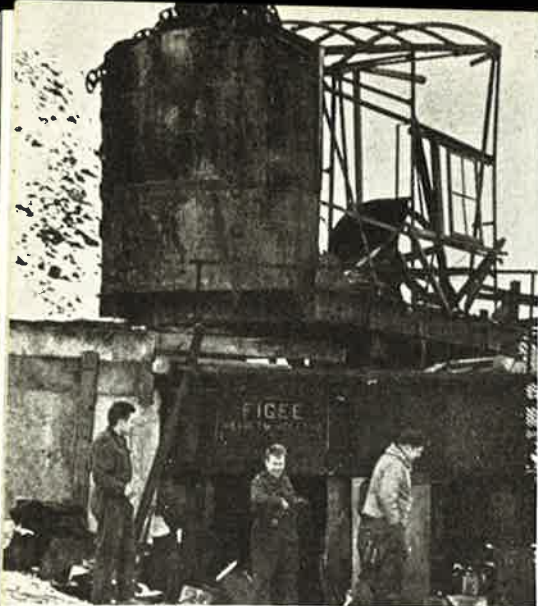


Et havarert tysk fly av Ju 88-typen på flyplassen ved Longyearbyen. I 1938 var en såkalt tysk «dr.», herr Hermann der oppe og prøvefløi plassen med en Fieseler Storch, et fly som kan starte og lande på meget kort bane. Tyskerne var således ute i god tid.

fly brølende mot oss. I neste øieblikk smalt og brakket det både fra flyene og luftskyttsene våre. — Den første bomben feilet, men i neste øieblikk blev den ene båten vår rammet av flere høieksplosive bomber og sank på et halvt minutt. Vi hadde bare å komme oss ned på isen så fort det lot sig gjøre og kaste oss flate. Imens regnet det med brannbomber over den andre båten. Samtidig feide maskingevær- og kanonild over oss mens vi lå utstrakt på isen.

Hvor lenge stod angrepet på? — Omtrent tre kvarter. — Det var vel en kald fornøielse å ligge ubevegelig så lenge? — Ja, vi hadde omtrent 14 kuldegrader, og dertil var mange av oss gjennomvåte. Men så snart flyene var forsvunnet, sprang alle mann op og fløi omkring for å få varmen i kroppen igjen. — Mistet dere mange mann under angrepet? — 13 mann blev drept og såret. Blant de drepte var direktør Einar Sværdrup.

— Fikk De reddet noe av utstyret og forsyningene? — Nei, det var ikke rare greiene, bare noen håndvåpen, en kasse ammunisjon, en radio og senere reddet vi noen ski som fløt



En av lastekranene skutt i stykker.

det kom jo vel med for de sårede. — Hvordan gikk det for øvrig med de sårede? — Jo, vi bragte dem i land, og de kom sig etter hvert alle sammen.

— Holdt dere det gående med hermetikk hele tiden der oppe. — Nei, vi var heldigere enn som så. I tillegg til hermetikken, kom en av soldatene over 30 slaktede griser. De hadde formodentlig ligget der fra året i forveien, men kjøttet lot likevel til å ha holdt sig på grunn av kulden og den bakteriefri luften. For å undersøke om kjøttet var spiselig, tilberedte stuerten vår først en skinke, og lot tre mann prøve om den kunde spises. Det gikk bra, og vi kunde ta for oss resten av svinekjøttet.

— Skjøt dere mye vilt? — Det var dårlig med vilt. Men vi fikk da skutt noe sel som smakte ganske bra.

— Fikk dere føling med tyskerne senere igjen? — Ja, vi blev stadig angrepet av tyske fly. De gjorde imidlertid liten skade, bare et par barakker blev ødelagt. Men vi mistet ikke flere folk. — Så dere ellers noe til tyskerne på Svalbard? — En dag da vi var ute på en patrulje, opdaget vi en tysk leir ca. 9 km fra Longyearbyen. Tyskerne opdaget oss, og vi blev forfulgt. Da vi nesten hverken hadde våpen eller

op igjen. — Hvordan klarte dere å redde situasjonen efter at mesteparten av utrustningen var gått tapt? — Vi var likevel heldige. I Barentsburg hadde russerne efterlatt sig adskillig hermetikk. Vi fant både tørrede grønnsaker og poteter, foruten mel og en god del russiske sigaretter. Til og med lægemidler fantes der, og

ammunisjon, blev vi nødt til å trekke oss tilbake. På ski tok vi veien opover et dalføre til vi kom til en svær stenur. Her spente vi skiene av og forsvant videre op i fjellet. Tyskerne opgav da forfølgelsen. — Tre mann av patruljen vår tok nu veien gjennom en to kilometer lang grubegang og kom ut igjen oppe i en fjellside med utsikt over den tyske leiren. Her lå de et døgn og holdt utkik med tyskerne som drev på med å lage en improvisert flyplass på isen.

MINNEKVEDE YVER ROALD AMUNDSEN  
VED OLAF HANSEN

Då minnekvedi yver Roald Amundsen vart prenta i «Polar-årboken» 1942, viste det seg at eitt og anna var gløymt, mest av slike ting som hadde lege uprenta. Me freistar difor no i 1945 å gjeva eit tillegg av det som er kome til. Me nyttar same oppstillingi som i 1942:

- All verden vet hvad dette betyr.* Johan L. Wiggen, Trondheim. (Etter manuskript.)
- Du store Norges sønn.* Johan L. Wiggen, Trondheim. (Etter manuskript.)
- Fra han var gutt var han viss på sin vei.* «Tidens Tegn» 28. juli 1938. Bendix Ebbell. (Prenta den dagen Amundsen-minnet vart avduka i Sarpsborg.)
- I nitten sytten jeg så en avis.* Johan Eggen, Knarrevik pr. Bergen. (Etter manuskript.)
- Its walls with timeless rime are white.* John Finlay. «The American-Scandinavian Review» november 1928.
- Nordover.* Av presten Sigvald Nilsen, prenta i boki «Eventyr og legender», Oslo 1935. Boki er prosa, men «Nordover» er ei hylling til Roald Amundsens minne.
- Nu radio oss melder.* Johan L. Wiggen. (I eit Trondheimsblad.)
- På himlen der seiler en snehvit sky.* Prenta i Shanghai 17. mai 1926 av Th. S. (Thorgeir Siqueland) til minne um Nordpolen erobret 12. mai 1926. Diktet er til melodien: «Mens nordhavet bruser» og er på 6 vers. For-

- fattaren gjev ei serskilt utgreiing her i «Polar-årboken» korleis diktet vart til. Dei fire versi var prenta i «Aftenposten» Oslo 21. juni 1926.
- Roald Amundsen, det nævnet klinger.* Birger Madsen. Prolog da bergingsskøyta for Austfold krins «Roald Amundsen» vart sjøsett 22. mars 1942. (Etter manuskript.)
- Radio gjennom vibrende bølger.* Johan L. Wiggen. (I eit trønderblad 1928.)
- Så er det alle telegrammene lyr.* Johan L. Wiggen, Trondheim. (Etter manuskript.)
- Roald Amundsen.* Stort minneskrift i tilhøve mimedagen 1928. Prenta i Torino 1938 av A. A. Michieli. Med mange bilete og livssoga hans.
- The American-Scandinavian Review.* November 1928. Framifrå artiklar um Roald Amundsens liv, pluss dikt og biografi av Lincoln Elsworth.
- The winters cold that lately froze our blood.* Lincoln Elsworth i «The American-Scandinavian Review» november 1928 nr. 11.
- Ytterst mot hav står et ensomt fjell.* Rolf Nettum, stud. mag., Oslo. Framsagt på ei fest på Smestad, Oslo 16. juni 1942.





## FRA POLARFRONTEN:



1943.

KRISTIAN KRISTIANSEN TRANA. Sommeren 1943 døde Kristian Kristiansen, den siste gjenlevende deltager i Nansens ferd over Grønlands innlandsis i 1888. Han var født i 1865 på plassen Grinna som lå under gården Trana, nær Steinkjer.

DEN FØRSTE «FRAM»-FERD — 50 ÅR. I 1943 var det 50 år siden Nansen drog avsted med «Fram» på sin berømte ferd tvers over polbassenget. Med 13 mann ombord og en glimrende utrustning forlot «Fram» Vardø 21. juli 1893. Fartøyet kom tilbake til Norge 3 år senere da det den 20. august kom inn til Skjervøy.

TYSK ANGREP PÅ SVALBARD. Den 8. september 1943 angrep tyske sjøstridskrefter våre støttepunkter på Svalbard.

DE FØRSTE NORSKE OPDAGELSER I ANTARKTIS — 50 ÅR. Den 1. september 1943 kunde vi feire 50-årsdagen for den første norske opdagelse i Antarktis. I dagene 1.—11. desember 1893 opdaget den senere så bekjente hvalfanger C. A. Larsen som fører for den norske sel- og hvalfanger «Jason» Kong Oscar II's Land og Foyns Land på østkysten av Graham Land i Vestantarktis. Han slo alle tidligere rekorder i det vestlige Weddellhav ved å nå så langt som til  $68^{\circ} 10'$  s. br. (Aagaard, Bj. Antarktis 1502—1944. Oslo 1944.)

ARGENTINSK ANTARKTISK EKSPEDISJON. Fra Buenos Aires blev det meldt den 24. jan. 1943 at en ekspedisjon skulde forlate Argentina den 28. for å utforske antarktiske landområder og farvann. Repræsentanter for den chilenske flåte skulle også være med. Ekspedisjonens skip blev opgitt å være hærens transportskip «Primero de Mayo».

1944.

125 ÅR SIDEN ELLING CARLSEN BLEV FØDT. Elling Carlsen blev født 1819 i Tromsø og foretok i 1863 den første omseiling av Spitsbergen. I 1871 fant han på Novaja Semlja restene av Barents' ekspedisjon som hadde sin vinterleir her 1596—97.

100 ÅR SIDEN EDVARD JOHANNESSEN BLEV FØDT. Edvard Holm Johannesen blev født 1844 i Balsfjord. I årene 1869—78 førte han skonnerten «Nordland». I 1870 fangstet han ved Novaja Semlja og i Karahavet. Da han hadde fått full fangst, satte han kursen for nordpynten av øiene og reiste hjem langs vestkysten, hvorved han hadde utført den storbedrift å omseile Novaja Semlja for første gang. I 1876 opdaget han øia Ensomheten, som ligger i det Vest-sibiriske hav øst for Novaja Semlja.

100 ÅR SIDEN SVEND FOYNS FØRSTE TUR PÅ ISHAVET. I året 1844 reiste Svend Foyn på ishavsfangst med skipper Michelsen fra Hammerfest. Foyn vilde sette sig inn i fangsten på Ishavet. Etter denne studietur fulgte det følgende år en ny reise på ishavsfangst med et fartøi bygd for øiemedet. Foyns senere virke som hvalfangstpionér er velkjent.

CHARLES RABOT. Den kjente franske geograf og polarekspert Charles Rabot døde 1. februar 1944 i den høie alder av 88 år. Han var født 26. juni 1856 og kom i 1880 for første gang til Norge. Inntil 1885 besøkte han hver sommer Nordland, hvor det særlig var Svartisområdet han interesserte sig for. Rabot besøkte også polarstrøkene og fikk i årenes løp et inngående kjennskap til polarforhold. Ved sitt kjennskap til de skandinaviske språk kunde han følge med i alt som blev gjort med hensyn til ekspedisjoner i de nordiske land og holde det franske publikum underrettet. Han oversatte beretningene om de klassiske norske polarekspedisjoner og var ellers en god talsmann for Norge i Paris. Han var virksom for det norske standpunkt i 1905, og da vi arbeidet for å få Spitsbergenøigruppen underlagt norsk suverenitet, var han også i arbeid for oss.

Rabot foretok sin første reise til de arktiske strøk i 1882 da han sammen med en engelskmann leide jakten «Cecilie Malene» av Tromsø, skipper Magnus Arnesen. Ferden gikk til Spitsbergen, hvor de besøkte Isfjorden og Recherchefjorden. I 1888 var han på Grønland, i 1890 i Russland og Sibir, og det følgende år fulgte han med en fransk krysser på en ekspedisjon til Island. I 1892 reiste Rabot igjen nordover med

et fransk marinefartøi og besøkte Isfjorden og Bellsund. Han forsøkte da å gå gjennom Sassendalen til østkysten, men kom bare halvveis. Sin skribentvirksomhet fortsatte han inntil for få år siden. Rabot var æresmedlem av Den Norske Turistforening og Det norske geografiske selskap.

**BERINGS SISTE LEIR FUNNET.** En ekspedisjon som har foretatt undersøkelser i traktene omkring Beringstredet, har funnet Vitus Berings siste leir på en av Komandorskiøiene. Man fant rester av skipet, telt og våpen. Leiren er over 200 år gammel, idet det var i 1741 at Bering kom over til den amerikanske side og opdaget Alaskakysten. På den videre reise strandet fartøiet på den vestligste av Komandorskiøiene utenfor kysten av Kamtsjatka. Øia er senere blitt kalt Beringøia. Under overvintringen døde Bering av skjorbuk. Berings ekspedisjon talte oprinnelig 500 mann og er kjent under navnet «Den store nordiske ekspedisjon». Den forlot Russland 1734 og kartla nesten hele den sibirske ishavskyst og Kurilene.

1945.

**25 ÅR SIDEN NORGE OVERTOK SVALBARD.** Ved traktat av 9. desember 1920, undertegnet i Paris, fikk Norge suvereniteten over Spitsbergenøigruppen og tilliggende øier samt Bjørnøia. Overtagelsen skjedde 14. august 1925. Svalbard er navnet på alle øier. I lov om Svalbard av 17. juli 1925 heter det at «Svalbard er en del av kongeriket Norge».

**NY TEKNISK DIREKTØR FOR STORE NORSKE.** Som ny teknisk direktør for Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S blev 6. juli ansatt bergingeniør Joachim *Lindholm*. Fra sitt tidligere virke som ingeniør ved selskapet har han et inngående kjennskap til forholdene på Spitsbergen.

**BERGMESTEREN FOR SVALBARD.** Gunnar *Aagaard*, siden sommeren 1938 bergmester for Svalbard, kom tilbake fra London 31. mai med «Andes», som bragte den norske regjering hjem. Han reiste med fly til Svalbard fra Oslo 19. juli.

**ISHAVSFANGSTEN KOMMER I GANG.** Etter 5 års stillhet på fangstfeltene ved Svalbard er de første skuer fra Tromsdistriktet dratt av gårde til Ishavet.

DANMARK—GRØNLAND. 26. juni gikk fartøiet «Sværdfisken» som det første skip fra Danmark til Grønland etter krigen. Noen dager senere gikk «Disco» med 100 passasjerer.

REKORD-HVALFANGST I GRYTVIKA. Det berettes at stasjonen i Grytvika hadde rekordfangst i siste sesong. Produksjonen var 11 000 fat selolje og 75 000 fat hvalolje. Mannskapet bestod vesentlig av uruguayere og argentinere. Nordmennene var utkommandert til militærtjeneste.

TELEGRAFFORBINDELSEN MED SVALBARD OG JAN MAYEN GJENOPRETTET. Fra 26. juli er det igjen mulig å sende telegrammer direkte til Svalbard. Det er Telegrafstyret som har sendt folk og utstyr opover. Med hensyn til Jan Mayen så formidles trafikken gjennom Værvarslingen i Nord-Norge. Taksten til Svalbard er som bekjent den samme som for innenlands telegrammer.

GRØNLAND I KRIG. Under krigen deltok norske sjøfolk og flyvere i kampen om værstasjonene på Grønland. N.S.-folk som av tyskerne og N. S. var sendt bort til øia, blev hentet av amerikanerne og nordmennene. Bernt Balchen ledet bl. a. flytoktet mot Sabineøia der tyskerne hadde opprettet en værstasjon. Balchen reddet også under sitt Grønlandsopphold flere amerikanske flyvere som var havarert på Innlandsisen med en flyvende festning. Han fikk en høi utmerkelse for denne bedriften.

HELGE INGSTAD SOM SKUESPILLFORFATTER! Hvem skulle trodd det? Helge Ingstad som skuespillforfatter? Han har skrevet et fem-akters skuespill som heter «Siste båt». Det skal op på Nationaltheatret i denne sesongen. Av ekspertene karakteriseres det på forhånd som helt ypperlig, teknikken i stykkets opbygning er fullt i orden og innholdet interessant i høyeste grad. Vi spår internasjonal suksess!

NOBILE AVSLØRER! General Umberto Nobile som ledet den ulykksalige «Italia»-ferden 1928, har efterat de allierte besatte Italia fått igjen sin stilling i det italienske flyvåpnet. Han blev i sin tid tvunget til å ta avskjed av Mussolini efterat denne først hadde utnevnt ham til general efter «Norge»-ferden. Generalen har offentliggjort sine memoarer der han avslører spillet omkring «Italia»-tragedien. Nobile avslører nu at Mussolini skulde brukt «seieren» («Italia»-flyvning) som reklame for fascismen, noe norske iakttagere var opmerksom på allerede i 1928.

TIL GRØNLAND EFTER URAN. Etterat atombomben blev satt inn mot Japan har danskene drøftet muligheten av å sende en ekspedisjon til Grønland for å lete etter uran som er et så viktig mineral i forbindelse med bomben.

EN GJENNEMGANGSVEI I ALASKA. Midt oppe i krigen anla amerikanerne en gjennomgangsvei fra U. S. A. til Alaska, 3 200 km lang. Det blev bevilget 20 millioner dollar til veien, som har en veldig strategisk betydning. Amerika kjøpte Alaska i 1867 for vel 7 mill. dollar. Den gangen var det mange som studerte på hvad en skulde med det isskapet. Under krigen har det vist sig at de som kjøpte landet fikk rett. Over Alaska blev bl. a. en stor del av det amerikanske flymateriellet til Sovjet-Unionen fløiet. I 1938 greide Alaskas 60 000 innbyggere å produsere varer for 42 mill. dollar. Alaska er et fremtidsland!

NORSK-SVENSK-ENGELSK EKSPEDISJON TIL SYDISHAVET? I en stort anlagt bok fra Antarktis som professor G. Andersson sendte ut i Sverige julen 1944, blir det slått på at det er så mange store oppgaver i Sydishavet at flere land, og da særlig de skandinaviske bør slå sig sammen om å løse dem. Såvidt vi forstår er det meningen at Norge, Sverige og England skulde gå sammen om dette arbeide. Kanskje 1946 vil gi oss svar på denne sakens løsning.

KONSUL LARS CHRISTENSEN HJEMME IGJEN. Konsul Lars Christensen, som opholdt sig i Amerika da krigen i Norge brøt ut, kom hjem utpå sommeren 1945. Han har vært en glimrende ambassadør for Norge ute, og hans storsinn har gitt sig mange vakre utslag. Vi har bruk for slike byggende menn! Bare såvidt kommet hjem kastet han sig over de nærmestliggende arbeidene — å få kokeriene i fangst igjen — sammen med andre hvalfangstredere.

GRØNLANDS NASJONALDIKTER og DANSK MAGISTER. Stud. mag. Svend Fredriksen i København har tatt magistergraden på emnet: Henrik Lund, dikteren av Grønlands nasjonalsang. Sangen er diktet på grønlandsk og første linje lyder:

nunarput utorqarssuāngoravitt.

Sangen er oversatt til dansk av professor W. R. Thalbitzer. Første verset lyder slik:

Vort ældgamle Land under Isblinkens Bavn,  
 med lysende Snehaar om dit Hoved!  
 Du trofaste Moder, som bar os i din Favn,  
 da dine Kysters Havvildt du os lovet.

HØRESPILL OM ROALD AMUNDSSEN. Journalist Poul Welblund i Politiken har skrevet et hørespill om Roald Amundsen, «Med Guds rett». Det er opført i Danmark, likeledes i Sverige hvor titelen var «Med livets rett».

POLARFAREREN HELMER HANSSEN 75 ÅR. Den 24. september gikk kaptein Helmer *Hanssen* hen og rundet 75-års milepelen. Alle kjenner denne populære Tromsø-skikkelsen, spenstig og språktrass i sine forholdsvis mange år og trass i at han i våres blev utsatt for en nokså alvorlig bilpåkørsel. Han er mannen fra Amundsens Nordvestpassasje, fra Sydpolen og fra Nordostpassasjen — en renhårig polarfarer som plikttro gjorde sin innsats og aldri sparte sig selv. Vi lykkønsker den friske ishavsfareren og håper at vi enda i riktig mange år må få beholde ham midt iblandt oss!

HVAD BLIR DET TIL MED GRØNLAND? Amerika gjør krav på å få hånd i hanke med Grønland også etter krigen. Således skriver Hearst-pressen at denne verdens mektigste øi vil ligge der som en trusel mot Amerika så lenge den er underlagt Danmark, som ikke kan makte å forsvare dens lange kyster. Det slåes på at U. S. A. bør kjøpe Grønland av Danmark.

SVENSKA POLARKLUBBEN LYKKØNSKER NORSK POLARKLUBB. Svenska Polarklubben sendte den 17. mai i år følgende telegram til Norsk Polarklubb:

Samlad på Norges nationaldag sender Svenska Polarklubben Eder sina lyckönskningar til Norges återvunna frihet och hoppas på gagnligt samarbete under kommande år. Paul Holmström. Tor Hagermann.

På dette svarte klubben:

Norsk Polarklubb takker hjerteligst for de vennlige ønsker som Svenska Polarklubben telegraferte syttende mai. Telegrammet er noe forsinket kommet oss i hende, men derfor like kjærkomment. Vi håper som Dem på et gagnlig og fruktbringende samarbeide i de kommende år og sender våre hjerteligste hilsener. Ærbødigst for Norsk Polarklubb, Sigurd Westby.

SELFANGERNE UTE ALLEREDE I ÅR! Selfangerne i Sunnmøre ligger ikke på latsiden. De var allerede ute på fangst i våres, men fangsten var dessverre dårlig. De som kom først på feltet hadde om lag 7—800 dyr, men de som kom sist fikk bare 100 dyr. Skutene drev også håkjerringfiske. Grunnen til den dårlige fangsten var for mye is.

NORGE—DANMARK—GRØNLAND. Danmark og Norge har forlenget Grønlandsavtalen av 1924 til 10. juli 1946.

SELFANGSTEN OG NORGE. Det viser sig dessverre at det er dårlig stelt med selfangerfåten i Norge. I årene 1919—1939 gikk tallet tilbake fra 203 til 64 skuter, og under krigen har vi mistet en del. Tyskerne tok de største og beste av dem til opsynsskip. Blandt annet blev fangstskuten «Selis» bombet i senk på Spitsbergen av tyske fly. Bare siden 1925 til 1939 er der forlist 106 fartøier på feltet eller på overreisen. Tilbakegangen i fangstmengden i Kvitsjøen skyldes i første rekke de forandrede isforhold. En kan regne med at der årlig fanges en halv million sel. Norge tar de 40 pct., Newfoundland 35 og Russland 25 pct. Det store spørsmål blir nu: Hvordan skal vi best få reist selfangerflåten på fote igjen?

ENGELSK ARKTISK FLYVNING PÅ 6500 KILOMETER! Midt oppe i all festrusen og fredsbegeistringen fløi et engelsk Lancasterfly, «Aries», fra White Horse, Yukon Alaska, til Shrewsbury i Shropshire, en strekning på 6500 km. Det stod bare en liten notis om denne store hendelsen i de norske avisene. Ja, enkelte hadde ikke engang plass til de par linjene! Flyet la veien over den magnetiske Nordpolen på Boothia Felix, der Roald Amundsen også opholdt sig under Nordvestpassasjen med «Gjøa» og bestemte denne pols beliggenhet. Flyverne forteller at polen skal ha flyttet sig 300 km. Efter denne engelske opdagelsen har en nu større mulighet for å bestemme misvisningens variasjon — å fastsette de magnetiske forandringene på lenger sikt. Flyet blev ført av wingcommander McKinley.

GRØNLANDS OG ISLANDS BETYDNING FOR FLYRUTENE. Da de norske flyverne Erik Storm og Sigurd Aagenæs lå borte på Grønland og fløi for å kartlegge, blev det av Aagenæs rekognosert en hel del flyplasser. Flyverne hadde Balås flyplass, sør for Myggbukta som basis. Det blev kartlagt 30 000 km<sup>2</sup> land. Efter hjemkomsten blev det offentliggjort en artikkel der det het, at innen 10 år vil flyrutene gå over Grøn-



land. Det viste sig at det skulde ta omtrent denne tiden. I krigens begynnelse blev Bernt Balchen sendt op til vestkysten for å anlegge en flyplass der som tok imot bombemaskiner som blev fløiet over Atlanteren efter den nordlige ruten. Det er ingen tvil om at fremtidens sivile ruter vil komme til å gå over denne øia og at de plassene som Aagenæs pekte ut i sin tid vil bli brukt. Amerikanerne sier i dag: Grønland og Island utgjør samlet De Forente Staters nordlige sikkerhetszone.

DE FØRSTE DANSKE FRIHETSKJEMPERE VAR GRØNLENDERE. I slutten av september 1945 blev det meldt fra Grønland, at det fremdeles fantes tyskere på Grønland. Langt op i Nordøst-Grønland fant jegere ferske spor i sneen som bare kunde stamme fra tyskere. Om det ikke lykkes tyskerne å finne frem til bebodde trakter før vinteren setter inn, vil de omkomme.

Det viser sig at de første danske frihetskjempere var grønlandere som fra første stund tok op kampen mot tyskerne som kom til Grønland. Tyskerne laget en konsentrasjonsleir der oppe, men mange av grønlanderne så sitt snitt til å rømme. Det lyktes dem også å ta en del tyskere til fange som senere blev overlevert til de amerikanske soldatene som kom til Grønland.

## I N N H O L D

|  |     |
|--|-----|
| Polar-årboken for tiende gang .....                          | 5   |
| Einar Sverdrup falt på sin post .....                        | 9   |
| <i>Av Sigurd Westby.</i>                                     |     |
| Dagfinn Steinskog falt for sitt land .....                   | 12  |
| Polarklubbens venn, direktør Knud Ringnes, død .....         | 15  |
| Knud Rasmussen skriver til Fridtjof Nansen .....             | 17  |
| Organisationen av Sovjetunionens Arktiska forskning ....     | 27  |
| <i>Av professor H. W:son Ahlmann.</i>                        |     |
| 110 dager som fanger på Grønlands innlandsis .....           | 38  |
| Svalbard i krigssonen .....                                  | 46  |
| <i>Av Sigurd Westby.</i>                                     |     |
| Med «Polarbjørn» til Grønland og med fällskjerm til Norge    | 52  |
| <i>Av Kåre Rodabl.</i>                                       |     |
| Lars Christensen-ekspedisjonens vitenskapelige resultater .. | 67  |
| <i>Av professor Olaf Høltedabl.</i>                          |     |
| 200 fly-alarmer på Jan Mayen, ishavøia er rene festningen    | 71  |
| Fra seksti grader nord til seksti grader syd .....           | 78  |
| <i>Av Hans Bogen.</i>  |     |
| Svalbard har vært norsk i tyve år .....                      | 84  |
| <i>Av bibliotekinspektør Anton J. Olsen.</i>                 |     |
| Tyskernes sjørøveri i Sydishavet .....                       | 89  |
| <i>Av Odd Arnesen.</i>                                       |     |
| Da hvalfangerne lurte tyskerne i Sydishavet .....            | 93  |
| Hvalfangerne drar sørpå igjen! .....                         | 96  |
| Da det norske flagget atter blev plantet på Svalbard ....    | 98  |
| <i>Av H. C. Hansen, Fauske.</i>                              |     |
| Minnekvede yver Roald Amundsen .....                         | 102 |
| <i>Ved Olaf Hanssen.</i>                                     |     |
| Fra polarfronten .....                                       | 104 |