

POLARBOKEN

1983 - 1984



Norsk Polarklubb 50 år
1933 - 1983

POLARBOKEN

1983 – 1984

Omslagsbildet:
Illustrasjon fra «Recent Polar Voyages».
British Polar Expeditions 1845–1876.

POLARBOKEN

1983 – 1984

Utgitt av

NORSK POLARKLUBB

*med bidrag av Komiteen til Bevarelse av
Polarskipet «FRAM»*

OSLO 1984

Redaksjonskomité:

HELGE INGSTAD

ODD LØNØ

ASBJØRN OMBERG

ISSN 0332-7620 Polarboken

Trykk: Kristiansen & Wøien, Oslo

Innhold

Norsk Polarklubb 50 år	7
Klubbens 50 års fest	7
Helge Ingstads jubileumstale	12
Hvordan Norsk Polarklubb ble til. <i>Jacob Vaage</i>	17
Tanker ved 50-årsjubileet. <i>Kåre Rodahl</i>	20
Over Grønlandsisen — alene. <i>Carl Emil Petersen</i>	23
M/S «Enighetens» forlis. De visste aldri hvor de var. <i>Bjørvik Jacobsen</i>	33
Longyear City Hospital. Del 3, 1940—41. <i>Hilmar Myrhaug</i> ..	45
Trikinose i Arktis. <i>Bjørn Kjos-Hanssen</i>	62
Redningstjenesten i krig og fred. <i>Hans Siewers</i>	74
Kaptein Johan Adrian Jacobsen — en oppdagelsesreisende som Norge glemte. <i>Tim Greve</i>	82
Første norske ekspedisjon til Nordpolen. Målet nådd med scooter 29. april 1982. <i>Ragnar Thorseth</i>	92
Rundt jorden over begge polene. 19. desember 1969— 16. februar 1970. <i>Einar Sverre Pedersen</i>	99
Med «Hekla» til Angmagsalik. En ishavsfarers inntrykk av Øst-Grønlanderne. <i>Ragnvald Knudsen</i>	123
Den nye direktøren	135
Fra Polarfronten	137

Norsk Polarklubb 50 år

Klubbens 50 års fest

Det store antall deltakere som hadde meldt seg til feiringen av Polarklubbens 50-års jubileum gjorde at festmøtet fredag 18. februar 1983 i all hast måtte flyttes over fra «Polhøgda» som opprinnelig bestemte, til Sjøfartsmuseet på Bygdøy.

Faklene lyste og blafret utenfor den røde museumsbygningen på Bygdøynes, da kong Olav med adjutant kom presis klokken 19 og ble mottatt av klubbens formann Helge Ingstad og fulgt til sin plass i midtgangen mellom de tett besatte benkeradene i den store Sentralhallen — 147 festdeltakere alt i alt.

En rekke representanter for myndigheter og organisasjoner var innbudt: ekspedisjonssjef Hans Olav Østgaard fra Polaravdelingen i Justisdepartementet, direktør Tore Gjelsvik og underdirektør Kaare Z. Lundquist fra Polarinstituttet, formannen i Det Norske Geografiske Selskab, professor Hallstein Myklebost, instituttleder Willy Østreng fra Fridtjof Nansen-Stiftelsen på Polhøgda og formannen i Det Norske Svalbardselskap, lege Torbjørn Torkildsen. Til stede var videre Roald Amundsens nære slektning fru Alda Amundsen, dr.techn. Fred Goldberg fra Stockholm, professor dr. Kåre Rodahl, og Polarklubbens medlem helt fra stiftelsen av, lektor Jakob Vaage. Av gjester som ikke kunne komme var statsråd Wenche Frøgn Sellæg i Miljøverndepartementet, formannen i Framkomiteen, høyesterettsadvokat Johan Løken og klubbens æresmedlem Odd Dahl i Bergen.

I sin åpningstale ønsket formannen Helge Ingstad velkommen og rettet en særlig takk til kong Olav, fordi han ville være til stede ved denne milepelen i Polarklubbens historie. Ingstad gav deretter en fylldig oversikt over klubbens virksomhet og saker den særlig hadde vært opptatt av i disse femti årene. Talen, som er gjengitt annet steds, ble fulgt av kortere innlegg av Kåre Rodahl, som fortalte om erfaringer og observasjoner gjennom et langt liv i polarstrøkene — og av Jakob Vaage, som livfullt og morsomt tok for seg trekk fra Polarklubbens tilblivelse. (Gjengitt annet steds.)

En rekke hilsener og gode ønsker ble overbragt på vegne av institusjoner som Polarklubben i sitt arbeid står i nær kontakt med: fra Norsk Polarinstitutt ved Tore Gjelsvik, fra Det Norske Geografiske Selskab ved formannen Myklebost og fra Det Norske Svalbardselskapet ved formannen Torbjørn Torkildsen. En særlig hilsen kom fra Svenska Polarklubben ved sekretæren dr. Goldberg, som samtidig overrakte som gave et vakkert bilde, utført av en av Sveriges kjente kunstnere og med motiv fra Svalbard. Han uttrykte ønsket om et nært og fruktbringende samarbeid mellom de to organisasjonene.

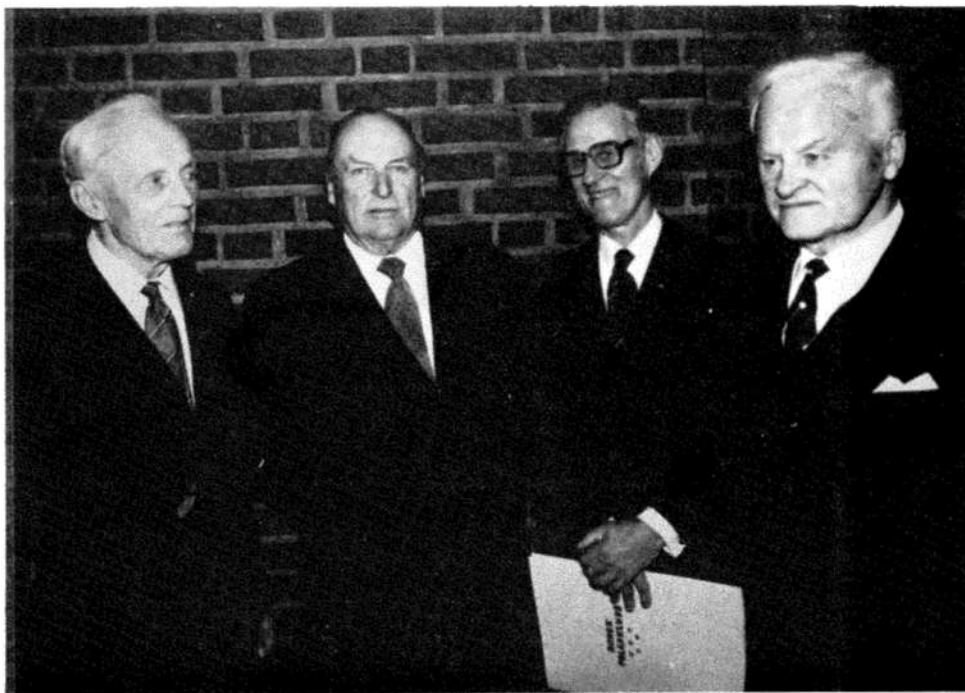
Kong Olav blir æresmedlem

Etter disse innslagene kom det som uten videre ble selve høydepunktet under jubileumsfestlighetene.

Med klubbens diplom i stort format under armen gikk Helge Ingstad ned i midtgangen og stående foran Kongens stol leste han langsomt og høytidelig følgende erklæring for en anspent lyttende forsamling:

Jeg kommer her med en stor nyhet. Hans Majestet Kong Olav har ikke bare gjort oss den ære å være til stede her i aften, men også akseptert å bli Norsk Polarklubb's æresmedlem. Det gleder oss meget, og det styrker Norsk Polarklubb i det vanskelige arbeidet med å fremme norske polarinteresser. Til denne begivenhet går det en klar linje fra Hans Majestet Kong Haakon, som alltid viste en levende interesse for våre polarland. Den samme innstilling møter vi hos Deres Majestet. Samtidig vil jeg tro at Deres Majestets virksomhet i forbindelse med våre polarland også er noe mer enn en plikt, og at en konge som i sine unge år suste utfor Holmenkollhoppet og som ned gjennom årene har streifet om på ski i Nordmarka og Jotunheimen og hatt glede ved naturen, også har et åpent sinn for polarstrøkernes fascinerende villmark og folket der. Idet jeg tror at Deres Majestet, som har slik omfattende historisk kunnskap, har vært fengslet av Norges merkelige polarhistorie, som spenner over så svære områder og så lange tidsrom — vil jeg få lov til å overrekke diplommet, som bevitner at Deres Majestet er blitt æresmedlem i Norsk Polarklubb.

Idet diplomnet ble overrakt til en elskverdig smilende konge, reiste forsamlingen seg og understreket formannens ord med langvarig,



De tre nyutnevnte æresmedlemmer — Kong Olav, Tore Gjelsvik og Kaare Z. Lundquist. Til venstre Helge Ingstad.

varm applaus, som ikke etterlot noen tvil om hvor populær utnevnelsen var hos alle og enhver.

Etter det ble Tore Gjelsvik kalt opp på podiet:

Jeg vil si det så sterkt at det er et hell at vi har hatt en sjef ved Norsk Polarinstitutt som dr. Gjelsvik, erklærte Ingstad. Etter mitt skjønn er det en av de mest krevende stillinger i vårt statsapparat og forutsetter en lang rekke egenskaper utenom det rent fagmessige. Siden han tiltrådte i 1960 har han gitt denne viktige polarinstans et nytt ansikt. Ved sin saklige tyngde har han mestret den vanskelige kunst å få gjennomslag hos våre politikere i viktige spørsmål, og han har skapt seg en posisjon på det internasjonale polare plan. Her har det vært fremsyn og pågangsmot. I årenes løp har Norsk Polarklubb hatt et nært samarbeid med Tore Gjelsvik. Det er en glede å utnevne ham til vårt æresmedlem.

Så kom turen til Kaare Z. Lundquist, hydrograf og underdirektør ved Polarinstituttet til han fratrådte nylig:

Fra 1947 har han hatt ansvaret for sjøkartlegningen ved Svalbard og Jan Mayen, fyrbelysningen og vedlikeholdet av den, oppbyggingen av radarstasjonen ved Isfjorden, og til 1963 ledet han Svalbard ekspedisjonene og hadde tilsynet med feltpartiene. På Svalbard het det gjerne at når Lundquist var lederen, gikk alt bra. Det var da også tilfelle for etpar år siden, da han var los på kongeskippet med Hans Majestet Kong Olav om bord. Lundquist ble tidlig medlem av Norsk Polarklubb, og i årenes løp har han som styremedlem utført et verdifullt arbeid. Hans fortjenster av norske polarinteresser og vår klubb er store, og det er en glede å utnevne også ham til vårt æresmedlem.

Til slutt ble Gerd Lønø kalt opp på podiet og ble overrakt diplom som innvalgt medlem som en anerkjennelse fordi hun sammen med sin mann gjennom en rekke år har bidratt til å forberede og tilrettelegge særlig årsmøtene og gi dem et innslag av fest og godt humør.

Kongen takker

Straks utdelingen av hedersbevisninger var over, reiste kong Olav seg og bad om ordet. Fra talerstolen uttrykte han med enkle ord sin glede over at Polarklubben hadde ønsket å gjøre ham til sitt æresmedlem:

Som et ishavsland oppe mot det høyeste nord har Norge store og interessante oppgaver å ivareta i Arktis som i Antarktis, og har et tilsvarende ansvar. Det gjelder ikke bare rent vitenskapelige interesser, men også nasjonale, praktiske og næringsnyttige interesser, som ikke må glemmes og ikke forsømmes. Norge har store tradisjoner her, og det er grunn til å glede seg over dem som viser vilje til å holde dem i hevd, for i det ligger både styrke og den porsjon selvtilit som må til for å løse oppgavene.

Idet Kongen takket for den ære som var vist ham, reiste forsamlingen seg og hyllet det nyvalgte æresmedlemmet med ny, langvarig applaus.

Og så var det dans —

Etterat den offisielle delen av programmet var avvirket i Sentralhallen, samlet deltagerne seg i «Meglerstua», en fornem festsal med vinduer fra gulv til tak ut mot den nattemørke fjorden og lysene fra Oslo i



Fra festen i Meglerstua på Norsk Sjøfartsmuseum hvor alle 147 fikk plass.

det fjerne. Ut fra veggene i den halvrunde salen strittet veldekkede langbord frem som ekene i et hjul og pekte inn mot et svært, sirkelrunt koldtbord, oversådd med lekre retter — laks og sild og reker i utrolige mengder, sauser og majoneser i alle slags variasjoner, og slikt som det ikke er enhver gitt å kjenne navnet på. Ved kong Olavs bord midt i salen var benket æresmedlemmer og æresgjester, og rett som det var reiste Kongen seg og gikk hilsende og smilende omkring mellom de andre. Over alt var stemningen til å ta og føle på. Polarklubb-fest.

Ved kaffen holdt Carl Wilhelm Sem-Jacobsen — klubbmedlem i femti minus ett år — en kort tale. Fulgt av allsang. Fangstmannsviser. Og så ble det dans. Par etter par svinget seg scenevant på det rommelige dansegulvet — bare avbrutt av små besøk i baren, som var et ruvende og skinnende og massivt kompleks, en kjempemessig glitrende dekorasjonsgjenstand nederst i salen. Det ble sent på natt før de siste brøt opp, selv om veien hjem var nokså lang for de fleste.

Helge Ingstads jubileumstale

Deres Majestet, ærede gjester, kjære medlemmer.

I Aftenposten 22. februar 1933 heter det: Norsk Polarklubb fikk akkurat slikt vær som den kunne ønske seg på stiftelsesdagen — drivende snevær med kjerringer. I den lille festsal i Ingeniørenes Hus var det møtt fram omkring 60 polarinteresserte, deriblant en kvinne. Her så en veteraner som Gunnar Isachsen fra Otto Sverdrups ekspedisjon, Oscar Wisting fra Amundsens ekspedisjoner, Peder Ristvedt fra Gjøaferden, K.B. Olsen fra Nansens Fram ekspedisjon, dosent Hoel — der var folk som hadde vært i polarlandene i syd og nord. Det var på den tid neppe noen forening som representerte så megen kunnskap og erfaring om polarområdene som denne.

Dosent Adolf Hoel ble formann, styremedlemmer major Gunnar Isachsen, kaptein Oscar Wisting, radiotelegrafist Frithjof Bathen og journalist Odd Arnesen.

Det var telegrafistene Frithjof Bathen og Dagfinn Steinskog som bragte fram ideen om å starte en norsk polarklubb. Dette fenget straks hos Odd Arnesen, og i fellesskap har de æren for at Norsk Polarklubb ble til. Arnesen fortjener dessuten en spesiell honnør for det store arbeidet han i de etterfølgende år utførte for klubben, ikke minst som journalist i landets største avis. Jeg kjente ham vel og ondt var det at denne drivende kraft, dette fine mennesket skulle rives bort i sin beste alder.

Norsk Polarklubb har som formål å skape større forståelse for betydningen av våre polarområder og for norsk virksomhet i Arktis og Antarktis. Dette har skjedd ved foredrag, drøftelser, en utstilling og ved vårt skrift Polarboken. En rekke viktige saker er tatt opp, blant annet: vitenskapelige oppgaver av mange slag, forskjellige sider av den polare næringsdrift som fangst, fiske, grubedrift, oljeutvinning og politiske spørsmål.

Da Norsk Polarklubb ble stiftet var Norges grenser utvidet med Svalbard i 1920, Jan Mayen i 1929, Bouvetøya i 1928 og Peter I's øy i 1931. Hertil kom det senere det svære Dronning Mauds Land i Antarktis. Et stort antall nordmenn var og er knyttet til polarstrøkene: pelsjegere, sel- og hvalfangere, fiskere, sjøfolk, grubefolk, telegrafister, vitenskapsmenn og mange andre.

Jeg skal ikke overdrive Norsk Polarklubbs betydning, men det er kanskje ikke ubeskjedent å si at det store materiale og ideer som i åre-

nes løp er bragt fram der av kyndige menn og kvinner, kan ha hatt nyttige ringvirkninger fram til de bestemmende myndigheter.

Det var behov for en polarklubb, det er sikkert. Hos det norske folk og ikke minst hos myndighetene var holdningen til våre polare interesser meget slapp. Stort sett møtte man nesten en utrolig manglende forståelse for polarområdenes økonomiske og strategiske betydning. Når Nansen, Sverdrup, Amundsen eller andre polarfarere vendte tilbake fra sine ekspedisjoner sprang man opp og viftet med norske flagg og ropte hurra — etterpå var interessen for polarområdene like slapp som før.

Denne innstillingen fikk jeg merke da jeg i sin tid stod for administrasjonen av Svalbard. Det var nesten håpløst å få gjennomført noe nytt. Utrolig nok var det ingen sentraladministrasjon i Oslo for polar saker. Fra Svalbard forgrenet sakene seg bare ut til de forskjellige departementer. Det var ingen oversikt, ingen styring. Jeg så det meget viktig å få opprettet en slik sentraladministrasjon i Oslo, men møtte ingen interesse. Til slutt gikk jeg personlig til statsministeren med saken, men forgjeves. Først nå, ca 45 år senere, er en slik administrasjon opprettet.

I 1933 utkom det første nummer av Polarboken, og med i alt 32 nummer har den fortsatt å utkomme fram til i dag. De første utgaver ble ypperlig redigert av Odd Arnesen. Deretter overtok Søren Richter som med sin erfaring fra polarstrøkene og sin store lærdom var en redaktør av de sjeldne. Snart kom Helge Ingstad til som medredaktør. I senere år har redaksjonen vært, foruten meg selv, Asbjørn Omberg og Odd Lønø.

Artiklene i Polarboken og den brogete mengde foredrag som de gamle protokoller beretter om, gir et fengslende utsnitt av norsk polarhistorie. Generalmajor O.C. Dietrichson fortalte fra sin ferd med Nansen over Grønland, Carsten Borchgrevink om den første overvintring i Antarktis, Wisting om ferder med Roald Amundsen, Ristvedt om sin deltagelse i Gjøaferden, Tryggve Gran om Scotts Sydpol-ekspedisjon, Bernt Balchen om flyvninger til Sydpolen og i Arktis. Vitenskapsmenn med erfaring fra polarstrøkene som professor Olaf Holte-dahl, Werner Werenskiold og Adolf Hoel hadde sitt å berette. Så var det grubefolk, fangstmenn og andre hvis beretninger ikke var mindre fengslende.

Fra tid til annen fikk vi også besøk av fremragende polarfolk fra andre land. Jeg skal her bare nevne den store norges-venn professor

Hans W:son Ahlmann fra Stockholm og kommandør Finn Rønne fra U.S.A. Den siste var sønn av seilmaker Rønne som var med Roald Amundsen. Finn Rønne vant seg internasjonalt ry som forsker i Antarktis.

Norsk Polarklubb var imidlertid noe mer enn en forening hvor bare det saklige ble drøftet — den var et samlingssted hvor polarinteresserte trivdes. Ja, de trivdes usedvanlig godt der, atmosfæren var avslappet og uhytidelig, som den gjerne blir blant folk som har hatt mye med naturen å gjøre. Under festene tinte den mest kjølige professor opp som en isbre for sommersonn. Jeg erindrer fra en av festene den morsomste blant de lærde, professor Werenskiold, som var en erfaren Svalbard-farer, grep til sitt trekkspill og gav seg til å synge av fullt bryst gamle snodige folkeviser. Etterpå svang han seg i dansen.

Det har vært av særlig betydning at vårt kongehus på forskjellige måter har markert sin interesse for våre polarområder. Det skal blant annet nevnes at H.M. Kong Haakon var klubbens gjest i 1937 da planene for den store polarutstilling i Bergen ble framlagt. Kong Haakon stillet seg som utstillingens beskytter, Kronprins Olav stillet seg som ærespresident.

Det har videre vært et ypperlig samarbeide med Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser under ledelse av Adolf Hoel. Senere med Norsk Polarinstitutt under ledelse av henholdsvis professor H.U. Sverdrup og dr. Tore Gjelsvik, som har gjort en ganske usedvanlig innsats for norske polarinteresser. Det har også vært et verdifullt samarbeid med Norsk Geografisk Selskap, Det Norske Videnskaps-Akademi og Fridtjof Nansen-Stiftelsen på Polhøgda som beredvillig har latt oss holde møter i Nansens hjem. Videre skylder vi Hvalrådet og ikke minst Komiteen til Bevarelse av Polarskipet «Fram» stor takk for støtte til utgivelse av Polarboken.

Klubben har hatt følgende formenn og sekretærer:

Formenn:

Dosent Adolf Hoel	1933-46
O.ing. Sigurd Westby	1946-47
Oberst Bernt Balchen	1947-48
Forfatter Helge Ingstad	1948-50
Prof. Harald Ulrik Sverdrup	1950-54
Forfatter Helge Ingstad	1954-

I tiden 1948-54 fungerte Reidar Lyngaas stundom som formann under de valgte formenns reisefravær.

Sekretærer:

Journalist Odd Arnesen	1933-40
Forfatter Hans Bogen	1940-47
Kapt.ltn. Reidar Lyngaas	1947-48
Hydrograf Kaare Lundquist	1948-52
Geolog Thore Winsnes	1952-57
Lektor Alf Bergersen	1957-58
Lektor Odd Lønø	1958-

I tiden 1960-61 og 1964-65 fungerte tidvis Bjarne Thorsen og Olaf Lødding som sekretærer.

Klubben har utnevnt følgende æresmedlemmer:

Generalmajor Oluf Christian Dietrichson	1936
Oberst Bernt Balchen	1947
Kommandørkaptein Rolf von Krogh	1949
Professor Harald Ulrik Sverdrup	1949
Generalmajor Hjalmar Riiser-Larsen	1949
Forfatter Helge Ingstad	1966
Professor Olaf Holtedahl	1973
Professor Hans W:son Ahlmann	1973
Direktør Odd Dahl	1973
Snekker Jørgen Stubberud	1974

Klubben har hatt følgende innbudte medlemmer:

Hans W:son Ahlmann, Daniel Nøis, Jørgen Stubberud og Anne Stine Ingstad.

Polarklubben har i dag over 400 medlemmer.

Siden vår klubb ble stiftet har det skjedd en rivende utvikling i polarstrøkene. Framkomstmidlene er ikke lenger hundeslede, men fly, og det opereres med en rekke andre tekniske hjelpemidler. På nesten utrolig kort tid er sivilisasjonens grenser flyttet nærmere polene. Eskimoenes og indianernes kultur er blitt splintret, men slikt hefter man seg lite ved i et hektisk jag etter økonomisk gevinst. Det gjelder olje, gass og mineraler.

I Norsk Polarklubb har vi søkt å følge med i den nye tids utvikling som på mange måter reiser nye og vanskelige problemer for vårt land. I langt større grad enn før kommer politiske spørsmål inn i bildet. Vi står ovenfor ømfintlige problemer i forholdet til Sovjet når det gjelder Svalbard og Barentshavet. I Antarktis utløper snart den internasjonale avtalen om at kontinentet er reservert vitenskapen. Det er krefter som presser på for å åpne denne del av kloden for økonomisk virksomhet.

Hva så med våre store områder i Dronning Mauds Land? Er våre politikere forberedt på å hevde våre rettigheter der syd med klokskap og kraft?

I denne tid er det overordentlig viktig at vi er våkne. Ikke minst er det viktig at våre politikere forstår at polarområdene ikke bare er is og sne, men er vår klodes jomfruelige reservoar av verdier.

På Svalbard er det riktignok gjort adskillig i de senere år, og gledelig er det at et effektivt naturvern er satt i system i det sårbare land. Men i det hele er meget ugjort på flere viktige polare fronter.

Av særlig betydning er det at vi jevnlig sender ekspedisjoner til Antarktis for å befeste vår suverenitet til våre områder der. Videre må ikke lenger den polare vitenskap være et stebarn. Her sakker vi akterut, sier professor Anders Johnsson ved universitetet i Trondheim (Aftp.2.2.83). Han framholder at de særlige forhold, f.eks. på Svalbard, gir vitenskapen spesielle muligheter av vidtrekkende betydning. Man kan her tale om et «Naturens laboratorium» innenfor de biologiske, fysiske, klimatiske og oseanografiske forskningsfelter. Johnsson nevner bl.a. at det i dag er mulig å bruke polarstrøkene til å kartlegge atmosfærens sammensetning og grad av forurensning.

Situasjonen er i dag kort og godt denne: Konkurransen om rettigheter og verdier i polarområdenes øyer, fastland og havområder er flinthard. Hvis vi ikke viser framsyn og er villig til å satse, blir vi uvegerlig sittende nederst ved bordet.

Denne hektiske ekspansjon av vår tids teknikk i polarstrøkene jomfruelige og vakre natur hvor mange steder indianere og eskimoer streifer omkring, er ikke lett å forsones seg med. Men det er økonomiske krefter på ferde som ingen kan stanse, og vi kan ikke unnlate å følge med i vår tids utvikling. Vi får imidlertid gjøre vårt til å fremme gode regler for naturvern i Arktis og Antarktis.

I alt dette må vi ikke glemme at virksomheten i polarstrøkene har dype røtter i gammel, norsk tradisjon. Vi vet at for omkring tusen år siden søkte åpne, norske skip med råseil og sideror inn i det isfylte hav i nord over det veldige området som strakte seg fra Kvitsjøen i øst til Grønland i vest. Nytt land ble oppdaget, steder bebygget. Fangst og fiske var av vesentlig betydning.

Denne tradisjon har så norske fangstfolk og oppdagere som Nansen, Amundsen, Sverdrup og andre ført videre og brøytet vei for den etterslekt som i dag rykker inn med den nye tids vitenskap og teknikk.

Norsk Polarklubb har i løpet av de femti år den har bestått, prøvet å

gjøre sitt for at vår polartradisjon ikke bare skulle bli historie, men en inspirasjon til skjerpet innsats i polarområdene. På denne kurs og med frisk vind i seilene vil Norsk Polarklubb seile videre.

Hvordan Norsk Polarklubb ble til

av Jakob Vaage*

Deres Majestet, kjære medlemmer.

Det er gått 50 år siden Norsk Polarklubb ble stiftet den 21. februar 1933. Fem år tidligere var tanken om en polarklubb diskutert mellom telegrafistene Frithjof Bathen og Dagfinn Steinskog på radiostasjonen i Grønnfjorden på Svalbard.

Sommeren 1928 reiste Bathen med M/S «Mina I» til Svalbard for å overta tjenesten ved radiostasjonen i Grønnfjorden. Ombord var også journalist Odd Arnesen i Aftenposten. Han skulle samle nyheter om Umberto Nobiles ferd med luftskipet «Italia» og om Roald Amundsens hjelpeekspedisjon med flybåten «Latham».

Vi minnes alle tragedien der nord i 1928 da Amundsen omkom, en hendelse som skaket en hel verden. Undsetningsekspedisjoner fra seks nasjoner deltok. Pressefolk fra mange land ga ikke de norske telegrafister ro eller hvile hverken dag eller natt. Polarområdene var igjen i brennpunktet for verdens oppmerksomhet.

Senere på sommeren da alt oppstyret var forbi og Dagfinn Steinskog også var kommet som telegrafist til Svalbard, sier Frithjof Bathen en aften til Steinskog: «Burde vi ikke få dannet en forening for alle norske som har interesser i polarområdene?»

Steinskog ble straks opptatt av ideen, og spørsmålet ble diskutert i mange sene nattetimer sommeren og høsten 1928. Men deres veier skiltes, og saken gikk i glemmeboken. Det skulle gå fem år før planen ble gjennomført.

De arktiske områder kom imidlertid ofte fram i avisene de neste år. Sommeren 1930 sprang en nyhetsbombe: «Andrée er funnet!»

Jeg husker som det var i går at Adolf Hoel en morgen i september 1930 rev døren opp til det lille dekkshuset på «Veslekari» der vi sov

* Jakob Vaage er den eneste gjenlevende fra stiftelsesmøtet.

og ropte ut disse forunderlige ordene: «Andrée er funnet». Jeg kjente knapt navnet. Andrée var jo forsvunnet 33 år tidligere med ballongen «Ørnen» i et forsøk på å nå Nordpolen. Nå var han atter på alles leber, takket være en vrimmel av opplysninger i massemedia.

I 1931 ble oppmerksomheten atter vendt mot Polartraktene. Martin Mehren skrev sin bok «Ajungilak», og Helge Ingstad ga ut «Pelsjegerliv blant Nord-Kanadas indianere». Så kom den virkelige store sensasjon: Norge okkuperer Eirik Raudes Land mellom 71°30' og 75°40'N på Grønlands østkyst. Området der norske vitenskapelige ekspedisjoner hadde virket fra 1929, og norske fangstfolk hadde besøkt langt tidligere.

Danmark bragte saken inn for Haagdomstolen, og prosedyren begynte høsten 1932. Nå ble det fart i massemedia. Det ble, kan en nesten si, raslet med våpen. Det var mange som for ramme alvor forbedret seg på krig i begge land.

Norske interesser i polare strøk ble dokumentert og diskutert i det vide og brede. Akkurat i disse dager møtte rent tilfeldig Bathen og



Telegrafistene Dagfinn Steinskog og Frithjof Bathen som tok det første initiativ til å stifte Norsk Polarklubb.



Journalist Odd Arnesen, her i ferd med et intervju, var den tredje av de som tok initiativ til å stifte Norsk Polarklubb. Foto: Aftenposten.

Steinskog hverandre på Karl Johan i Oslo en dag. De hadde ikke sett hverandre på over tre år. Dette måtte «feires» med en kopp kaffe på Grand Hotell.

I samtalens løp er det at Steinskog minnes at de to hadde diskutert muligheten å stifte en polarklubb. Bathen er straks fyr og flamme. Men hvem skulle gjennomføre planen? De to ville jo snart dra hver sin vei til nye arbeidsplasser. Plutselig slo det ned i dem: Odd Arnesen måtte være den rette mann.

En rask tur til hans lille kontor i Aftenposten ga resultat. Arnesen var straks villig. Han kjente mange tidligere polarfarere både i Arktis og Antarktis. Artikler i avisen og brev til flere som kunne være de rette til å stille seg i spissen for en slik organisasjon, resulterte i et møte i Ingeniørenes Hus 21. februar 1933.

Her møtte personer som hadde vært med på Nansens skiferd over

Grønland i 1888, den 1. Framferd i 1893-96, Gjøaferden gjernom Nordvestpassasjen 1903-06 og Amundsens sydpolferd 1910-12. Videre mange som hadde tilknytning til Svalbard og virksomheten der.

Det rådet stor begeistring under møtet. Kanskje lå Grønlandsaken og murret i hjernevindingene hos enkelte, og at en polarforening kunne tre støttende til.

Det var full enighet om at navnet måtte bli «Norsk Polarklubb» med formål (§ 2A): Å vekke interesse for, samt spre opplysning om polartraktene og norsk liv og virke i disse strøk.

Så begynte diskusjonen. Hvem skulle ha rett til å bli medlem i en så eksklusiv klubb; for det var den jo, i aller høyeste grad. Det begynte med at *ett* år i arktiske farvann burde være kravet for å bli medlem. Dette ble raskt endret til 6 måneder, om man skulle kunne få medlemmer.

Professor Werner Werenskiold kom med de forløsende ord: «Jeg har bare vært tre måneder i polare strøk, og jeg føler meg som en fullbefaren polarulk». Da det så raskt ble besluttet at styret også kunne oppta personer som «særlig viste interesse for klubben og dens virke», var alle på møtet tilfredsstillet.

Slik ble Norsk Polarklubb til. Da den allerede samme høst startet utgivelsen av Polar-Årboken (senere Polarboken) la det grunnlaget for en livskraftig organisasjon, som i dag kan feire sitt 50-årsjubileum.

Kjære medlemmer. Jeg synes vi skal hedre de tre som la grunnlaget for klubben vår: Odd Arnesen, Frithjof Bathen og Dagfinn Steinskog med tre korte kraftige hurrarop.

De leve!

Tanker ved 50-årsjubileet

av Kåre Rodahl

Jeg takker for at også jeg fikk lov til å være med på å feire Polarclubbens 50-årsjubileum. Det gir oss anledning til å hedre alle dem som på nasjonens vegne gikk foran og brøytet veien for oss andre som kom etter, og som har hatt vårt virke i de arktiske strøk.

Tilfeldigvis ble det min skjebne å være statist på polarforskningsscenen gjennom en menneskealder. Og det var min generasjon som tilfel-

digvis fikk være med på overgangen fra de klassiske polarferder, til den teknisk-vitenskapelige polarforskningen.

Mens de klassiske polarforskere slet seg frem med sekstant og satte merker på hvite kart, kom vi nå med mikroskopet under armen, landsatt med fly, i hvite frakker, for å utforske detaljene. Det har man lett for å bli nærsynt av! En har lett for å miste oversikten. Men det kan være like spennende å utforske detaljene, å finne nye sannheter i det små, som å finne nytt land i det store.

Men vi må bare ikke glemme hvor mye mer det kostet våre forgjengere av slit, våre landsmenn før oss som ved sin personlige innsats skapte respekt og tradisjon. Og som gjorde at man ute i verden ventet det samme av alle oss andre mindre menn som kom diltende etter. Og som gjorde at også vi fikk vår sjanse, fikk være med, takket være dem, våre forgjengere.

Det var dette jeg sto og tenkte på i takknemlighet da jeg sto der i flyet og frøs på vei til Nordpolen den 19. mars 1952. Joe Fletcher, Mike Brinegar og jeg skulle settes ned på T-3, et flytende flatt isfjell, 200 fot tykt, 7 km bredt og 15 km langt, kalvet av landisen på Ellesmere land.

Der jeg sto så jeg skyggen av flyet skyves frem over isen, — nordover. Her kom de, alle våre landsmenn som gikk foran oss. Jeg så dem for meg: Amundsen, Sverdrup, Riiser-Larsen, Balchen, Ingstad og alle de andre.

Vi kom fra Tule på Grønland, men hadde ikke bensin nok til å fly Tule—T3 og tilbake, og hadde heller ikke tillatelse til å lande på Alert i Canada. Vi hadde fløyet ut 6 fat med flybensin dagen før, og satt dem fra oss på en frossen råk i drivisen. Vi fant fatene, fylte bensin, og fortsatte nordover i et lite 2-motors DC-3 fly utstyrt med ski. Tre 4-motors DC-4 fly med større aksjonsradius hadde dratt i forveien. De skulle kretse over T-3 for å hjelpe oss å finne frem ved radiopeiling. Men vi fant dem ikke. Vi merket at signalene ble svakere. Vi hadde passert T-3 og var nå på vei til Sibir!

Vi snudde og fant endelig frem. Vi fløy på en enveisbillett. Vi hadde lite bensin, så nå måtte vi lande. Og det gjorde vi. I tre fots sne på en nokså ujevn overflate. 60 kuldegrader og en 10 knops vind. Det så litt ubekvemt ut. Og midt i alt dette måtte generalen late varnet, med så tykt med klær og så lite å late med. «La oss komme oss herfra», sa generalen. Han var villig til å gi opp hele prosjektet.

Mitt egentlige bidrag til prosjektet besto i å hjelpe Joe Fletcher med

å overtale generalen til å la oss få bli. Og det fikk vi, på eget ansvar.

I 13 døgn lå vi der. Markerte en landingsstripe slik at det samme flyet som landsatte oss nå kunne lande med en weasel for å lage en provisorisk flystripe. Så begynte de store C-130 transportflyene å komme. De landet på ski og bragte utstyr av alle slag i store mengder. Mens isøya fór over polhavet uten at det kostet noe i form av drivstoff. Først av den strømmen Nansen hadde vist eksisterte. Og de som kom etter bekreftet ikke bare Nansens funn. I årenes løp kom det nye bidrag til på mange felter.

Når dette var mulig den gang, var motivene ikke bare de rent vitenskapelige. Polhavet hadde også stor strategisk betydning på den tiden. Den korteste vei mellom supermaktene gikk over Polhavet. Rundt det lå det en ring med radarstasjoner, The Early Warning System, «The Dew-line».

Idag er drivkraften for ekspansjonen nordover først og fremst ressursene; olje og gass. Der min medarbeider Joan og jeg for 30 år siden i Alaska forsket for å finne årsaken til at eskimoene tilpasset seg bedre til kulde enn det vi gjorde, — ved Kaktoavik ved Polhavet, — der produseres det nå olje, — i Prudhoe Bay. Rørledningen går tvers gjennom Anaktuvuk Pass, hvor Ingstad og siden Joan og jeg levde i skinnfelt med innlandseskimoene.

Dette var bare begynnelsen på en ny æra. Den tredje fase i utviklingen: den teknologiske utnyttelsen av ressursene. Nå er man i ferd, ved teknologiens hjelp, å flytte sivilisasjonens grenser nordover. Og våre egne grenser blir flytende. Som Nils Johan Rud kalte dem for 40 år siden: Drivende grenser langt ute i det arktiske hav.

Slik blir det umulige mulig. Det tar bare litt lenger tid, som Nansen sa.

Her ligger en utfordring for vår ungdom, som sagt med Kongespeilet, kan søke utfoldelse for sin eventyrlyst, for sin ærgjerrighet og for sin trang til vinning.

La oss håpe at også de skal ha i tankene alle dem som gikk foran og viste vei.

Over Grønlandsisen — alene

av Carl Emil Petersen*

Å gå på ski over Grønland har betydelige likhetspunkter med det å føre et skip over havet. Du skal ha redskap som holder, tilstrekkelig maskinkraft og bunkers, og du må finne korteste vei til bestemmelsesstedet. For min ferd over Grønland var jeg både reder, skipper, chief, stuert og kokk.

For den uinnvidde kan det virke vrient å gjennomføre en slik skitur alene. Har du imidlertid tatt bestemmelsen om å dra, og valgt sted for start og ankomst, kommer resten som en logisk rekkefølge. Valg av startsted er avhengig av flyforbindelse om vinteren, flybåt om sommeren. Allerede som gutt leste jeg med beundring og spenning om Fridtjof Nansens berømte pionerferd. Jeg har gjennom tidene også lest andre beretninger om traversering av verdens nest største isbrø på verdens største øy, og fått det klart for meg at de store problemene ligger i randsonene med sterk avsmelting i sommermånedene. Det dannes seg smeltevannsjøer og iselver og farlige sprekker med dårlige snebroer. Senvinteren måtte være den beste tiden, riktignok med sterk kulde, men med lange, lyse dager, og med i alle fall de høyere liggende sprekkeene fylt med sne.

Grønlands hovedflyplass ligger i Søndre Strømfjord på Vest-Grønland. Derfra spres trafikken videre utover med mindre fly og helikoptere. Nær rett øst på den andre siden av øya, ligger tettstedet Angmagssalik med flyforbindelse en til to ganger i uken hvis været tillater. Jeg fant Angmagssalik som et godt utgangspunkt. Det vil si at jeg ville gå fra øst til vest slik Nansen hadde valgt. Vel begynt er halvt fullendt, heter et gammelt ordspråk.

Bestemmelsen var tatt, men jeg følte meg ikke halvveis. Distansen Angmagssalik—Søndre Strømfjord er ca. 600 km med største høyde et sted mellom 2500—3000 meter, og jeg valgte meg april.

For å gå på ski over Grønland trenger du en tillatelse, og jeg skrev

* Carl Emil Petersen er den første som har gått over Grønlands innlandsis alene.

et rosende brev om meg selv til Ministeriet for Grønland. I februar i år fikk jeg et svarbrev, som underrettet meg om at myndighetene ikke hadde noe imot min en-manns ekspedisjon hvis jeg kunne stille en garanti på 300 000 kroner til dekning av eventuelle redningsaksjoner eller nedhenting av mitt legeme. Forsikringsselskapet Vesta stilte villigst garantien og jeg kunne begynne mine forberedelser for alvor.

Jeg måtte tidfeste start og ordne billetter. Jeg måtte velge utstyr og bestemme meg for proviant. Linjegods påtok seg forsendelsen og garanterte at alt ville være i Angmagssalik før meg. Hovedmengden av mitt utstyr enten hadde jeg, eller fikk jeg det hos den lokale sportsandler i Asker. Konsentrert proviant leverte Bergensfirmaet Compakt som har spesialisert seg på militære rasjoner, pemmikan etc., og jeg fikk stor hjelp til utvelgelsen av det mest hensiktsmessige. Til valg av pulk for min bagasje fulgte jeg råd fra Jørn Eldar Fortun som hadde vært med på Ragnar Thorseths ekspedisjon til Nordpolen. Min egen idé var at jeg om natten ville bruke pulken som køye, med et fastmontert telt som kunne slås opp meget hurtig. En lokal seilmakerinne sydde teltet på rekordtid og teltpulken ble prøvet med hell i Jotunheimen i påsken. Min egen kondisjon var tålig bra, jeg gikk på ski så ofte jeg kunne og syklet til jobben straks det grøvste av sneen var smeltet. Brist i to ribben etter et kraftig fall under Birkebeinerrennet bekymret meg endel — men smertene var praktisk talt borte da jeg onsdag den 20. april befant meg på fjordisen ved Angmagssalik — klar til start. Jeg hadde kommet til «byen» noen dager før og bodd som en greve som gjest hos handelssjef Kaave i hans deilige hus. Fra Angmagssalik og inn til Hann Gletcher er det ca. 60 km, hvorfra jeg hadde tenkt å begynne oppstigningen.

Jeg hadde flere grunner for å prøve å få hjelp av grønlandere med hunder til disse kilometerne. Jeg hadde aldri før kjørt med grønlandshunder i vifteform og hadde nå sjansen til å oppleve det, og fotografere det. En slik sledeferd ville også spare krefter og tid i startfasen mens pulken var tyngst. Den vesentligste grunnen var imidlertid at jeg da slapp å ta med våpen. Isbjørnen er ingen uvanlig gjest i Sermilikfjorden, og Morten og Thomas, som nå var hyret som sledekusker, kunne godt tenke seg å kombinere frakt av meg med sel- og bjørnejakt. Tidspunktet for start var satt til klokken 0700 om morgenen, men en liten Piterak (en lokal vestlig orkan) gjorde livet utrivelig utomhus på morgenen.

Ved middagstid var imidlertid vinden løyet, 12 urolige og utålmo-

dige bikkjer spent for to sleder var klare. Morten ropte med sin hese stemme og smalt med den lange pisken, hundene hev seg i selen og avsted fór vi så snespruten sto. Vi fulgte en gammel sledevei over Angmagssalikøya med sterke stigninger og hvasse utforkjøringer og nådde i kveldingen en liten fangsthytte av enkleste slag ved fjorden på den andre siden. Den var ca. 3x4 meter av bord og tjæreapp og full av sne. Den eneste luksus var et vindu, men det var til gjengjeld krust. Selv ovn manglet, men det er forståelig. Herinne er det blåst for trevirke. Vi måkte hytta for sne og tilbrakte natten i sovepose på en brisk med plass for to. Ved å legge oss andføttes gikk det med et skrik å få plass til tre også, og etter en bedre aftens med bl.a. rått selkjøtt og spekk (det samme som bikkjene ble føret med) ble jeg så småningom godtatt av mine sledekusker — ja, mer enn det. Jeg følte et gryende vennskap og økende respekt. Det kom meg senere tilgode.

Tett snedrev utsatte en tidligstart den følgende dag. Bikkjene lå ned-snedd som hvite klumper utenfor, slitne etter gårldagens harde økt.

Ved middagstid suste sledene imidlertid avsted igjen, nå innover Johan Petersens Fjord mot den lysende breen bakenfor. Kikkerten var stadig i bruk, men vi så hverken sel eller bjørn.

Grønlendere er lite lystne på brekjøring. De har den største respekt for sprekker og revner i randsonene, og innlandsisen er de direkte redde for. Det er en nedarvet frykt fra gammel tid, dengang onde ånder holdt til i det livløse derinne... Nei, grønlanderens hug er til det livgivende havet med sel og bjørn, fiske og muslinger. Dette tiltross hadde de lovet å ta meg opp den første stigningen hvis vi kunne finne en brukbar vei uten farer. Penger gir også mat og liv...

Jeg gikk foran til å begynne med for å rekognosere, og fant breen usedvanlig velegnet for oppstigning. Thomas og Morten var til gjengjeld ikke snauere enn at de ble med til hele 900 meters høyde før de så på solen og mente at de måtte haste på for å nå tilbake til hytta før natten. Jeg vinket med lua der de dreide av og hoiende satte nedover i sneføyka. Jeg var alene og kunne sette kursen. 320° magnetisk med en gjennomsnittlig misvisning på ca. 40°. Jeg spent meg for pulken og la meg i selen. Loddet var kastet. Jeg var underveis. Veien hjem var veien frem. Mot vest — bak solnedgangen. Fjellene bak meg er høye, spisse og ville. Fjell ville jeg ikke se igjen før jeg nådde vestsiden.

Foran meg lå landskapet (sneskapet) som et frossent hav med enorm, gammel dønning. Jeg var bra sliten etter oppstigningen, men var også hissig på å få flere kilometer bak meg mens vær og vind var

lagelig. Det du har bak deg kan ingen ta fra deg, ble et motto for turen. Jeg sa det til meg selv hver morgen når jeg måtte true meg selv ut av min lune sovepose for å komme avsted. Jeg sa det hver kveld når jeg var sliten etter tolv timers tung sleping og var fristet til å gi meg, men lurte meg til å «bare fem minutter til».

Den første kvelden slo jeg leir kl. 2100 GMT, noe som tilsvarte 1900 lokal tid. Jeg parkerte pulken i en skavlgrøp med baugen mot vinden, la skjekene bakover og festet teltet hurtig til disse med fastsydde lærremmer. Så satte jeg skituppene under dragselen og reiste teltet. Isøks, staver og min todelte spade fungerte som teltplugger. Jeg krabbet inn gjennom snurpeåpningen på lesiden, lempet baggene med bagasje og proviant ut på teltgulvet og rullet soveposen ut på pulken. De tunge kolliene hjalp til med å gjøre teltet stabilt og jeg hadde også måkt dyktig med sne rundt teltsidene på forhånd. Så kunne jeg krabbe til køys. Det var forresten på høy tid. Mens den kalde solklumpen sank langsomt mot horisonten sank kvikksølvet i mitt lille termometer ennå hurtigere og ble snart borte under skalaen som sluttet på —30 grader. Litt av en overgang. Jeg er dessverre endel plaget med kolde fingre og føtter, og føttene var nå temmelig hvite da jeg trakk støvlene av. Jeg lå nå lunt i posen, utstrakt i full lengde (pulken var 2,14 meter lang) og kunne hvile på venstre albu mens jeg håndterte primusen med høyre hånd. Teltet var sydd i bomullsduk som «pustet» godt, slik at jeg var lite plaget av kondens. I tillegg var det sydd en liten skorsten i taket over primusen slik at jeg ikke skulle løpe noen risiko for surstoffmangel eller kullosforgiftning. Sne til smelting grov jeg opp gjennom en spesialsydd åpning i bunnen på teltet bak primussen, som var plasert der det var høyest under taket, nær åpningen ved siden av ho-deputen, min genser. Det vil kanskje fremgå av det jeg her forteller at det meste var tenkt på og at jeg ikke dro på noe unødig. Det meste av det jeg hadde med meg hadde minst to funksjoner. Straks jeg hadde produsert to liter vann fylte jeg to plastflasker. Flaskene dyttet jeg ned i bunnen av soveposen for å tine føttene, her ble det snart liv. Og det var ikke snakk om neglesprett. Her spratt hele tåa!

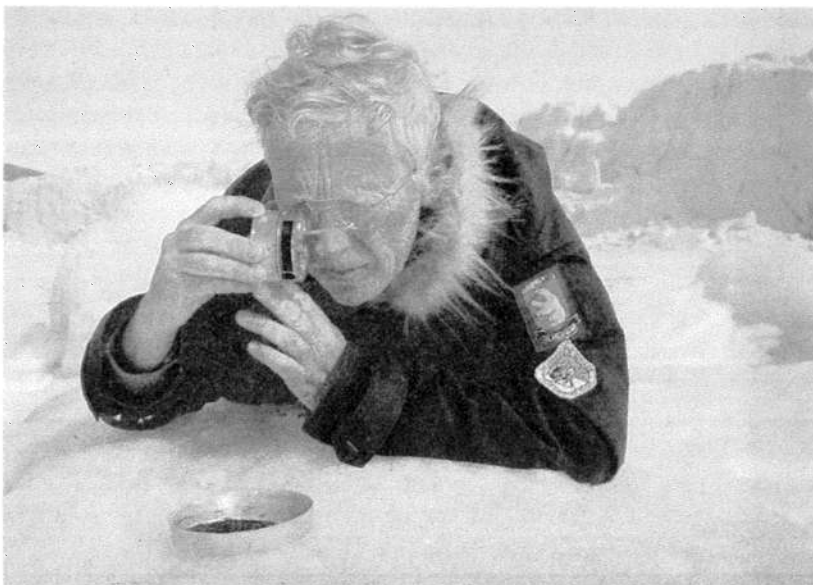
Jeg hadde med meg en boks hakkebiff og den gikk første kvelden. Skal ikke dra på slike tunge ting over vidda. Tomboksen benyttet jeg til å slå lens i om natten når det behaget nyrene å produsere en liten skvett. Det meste av mitt væskeinntak, og det var ca. 4—5 liter pr. døgn, forsvant vanligvis ut gjennom pust og hud, enda jeg bestrebet meg på å holde et tempo like under svettegrensen. Utslagsvask for

urin hadde jeg i en åpning i teltbunnen på motsatt side av sneinntakshullet. Jeg hadde med andre ord ordnet meg slik at jeg aldri behøvde å krype ut av teltet annet enn for å måke unna sne om jeg holdt på å bli begravet, eller jeg skulle bryte leir. Med et såvidt hardt og regelmessig liv bød ikke tømning av tarm på noe problem. Det kunne lett «times» til leirslagning eller brytning. Allerede første natten sov jeg godt og drømte ingenting. Virkeligheten er bedre enn drømmer, som Winston Churchill sa da han ble statsminister.

Det ble kaldt med økende snedrev, men alt fungerte som det skulle, og jeg frøs ikke.

Neste dag, den første helt alene, med jevn stigning innover i dønningene, startet med snedrev og tjukk skodde som visket ut alt som het konturer og horisont. Jeg måtte fremdeles være aktpågivende for sprekker, samtidig som jeg var utålmodig etter å få på meg kilometere. Jeg siktet meg inn mot en skavl som så ut til å ligge en trehundre meter borte. Etter tre meter gikk jeg på trynet i skavlen og lærte at avstandsbedømmelse i skodda her var vanskelig.

Jeg betrakter fortsatt kompasset som navigatørens viktigste hjelpemiddel. Jeg har med meg et lett Silva orienteringskompass med 360° inndeling. Men skal du trekke en pulk på 100 kg, passer det dårlig å gå med kompasset konstant i neven og bare kunne benytte en stav. Vinden kom mot meg inn fra høyre med en vinkel på 45° og sved godt i kinnene mine. Vinkelen for føykka over skiene mine var også en god retningsindikator nå når skavlemønsteret i sneen nesten var utvisket. Jeg surret ulltråder i stavene som vindlus, slik vi gjør når vi seiler. Det hjalp også. Og da solen brøt gjennom de flyvende skyer kl. 1200 ble det skygger og tegn av mange slag slik at kompasset bare ble tatt frem en gang i timen eller så for kontroll. En høydemåler hjalp meg å fortelle fremdriften. Mitt oversiktskart hadde høydekurver for hver 300 meter. Jeg hadde også med meg et herlig lite navigasjonsinstrument — en minisekstant. Jeg tok meg derfor, hver dag solen var fremme ved middagstid, tid til å måle dens meridianpassasje. Men her er det ikke som på havet med jevn horisont. Jeg måtte benytte meg av kunstig horisont og bar til det bruk med meg en kilo kvikksølv fordelt på to flasker. Når jeg skulle observere, bygget jeg gjerne en snemur bak pulken for å dempe vinden. Så helte jeg kvikksølv i kaffekjelelokket. Kvikksølvet bredde seg ut til et horisontalt speil. Jeg plukket så solen på himlen med sekstanten ned i kvikksølvspeilet til underranden berørte overranden av speilbilledet. Ved å dividere den målte vinkelen



Solhøyden måles ved hjelp av en «minisekstant». Kunstig horisont har jeg laget av kvikksølv i kaffekjelelokket!

med to hadde jeg solens høyde over den virkelige horisont. Så er det bare å tilføye de ordinære rettelsene. Deklinasjonen hadde jeg notert for hver dag i min syvende sans, og bredden var dermed fastslått.

Efter det jeg visste ville de fremherskende vindene blåse fra midten mot kantene, med størst styrke ytterst. Med andre ord; motvind i motene mens pulken var tyngst. Jeg kjørte derfor hardt på de tre første dagene for å vinne høyde og lengde slik at vinden ville bli mindre hvass, selv om kulda ble strengere. Vind og kulde var mine eneste virkelige motstandere og jeg måtte vokte mine fingre og tær som om de var små baby'er. Jeg innførte enkle regler. Det var strengt forbudt å legge fra seg votter eller utstyr på sneen under de korte rastene. Jeg stoppet gjerne hver time for en skvett væske og annenhver time for en kakeblokk eller litt kjeks. La du da en vått på sneen kunne den fly tilbake til Angmagssalik før du visste ord av det. Å miste noe som helst kunne være livstruende. Jeg hadde jo bare med meg det strengt nødvendige for å kunne gjennomføre med «style». Jeg hadde f.eks. ikke med meg strømpe- eller sokkeskift, ikke medisinskrin, ikke engang reserveskitupp. For aldri å sette igjen noe efter en rast, gikk jeg all tid en

ekstra runde rundt pulken før jeg startet opp påny, og i tillegg tok jeg en ekstra titt bakover etter start. Moro å se det snorrette sledespøret forsvinne akterut i det store intet.

Den tredje dagen følte jeg uvær i luften. Vinden kom med jevnt økende styrke parallelt med skavlene, og føykta sto tett. Jeg befliktet meg på å gjøre grundig arbeid med teltet. Jeg grov meg godt ned og bardunerte omhyggelig. Natten ble urolig, for å si det mildt. Sneen pakket seg rundt teltet og tynget det ned, både over føttene og ved inngangen hvor det bygget seg opp en hardpakket fond så høy som teltet. Jeg var på vikende front og tilslutt lå jeg kveilet opp som en liten hund i en kurv. Da morgenen kom med lyset, greide jeg å slå meg ut gjennom teltåpningen og spa unna, og derved lette presset på duk og ski. Jeg var engstelig for at det hele skulle bryte sammen, men fly sin vei kunne det ikke, slik jeg hadde gravd meg inn. Grundige forberedelser og riktig valg av utstyr viste seg tilstrekkelig — ennå en gang.

Jeg lå værfast i 1 1/2 døgn og det gjorde godt for en sliten skrott, selv om søvnen ikke ble sammenhengende, men etter at jeg hadde måkt vekk skavlen kunne jeg i alle fall strekke meg ut i full lengde.

Når du er blitt fortrolig med at alt holder, melder utålmodigheten seg tilbake. Ved middagstid den femte dag underveis var den oppbrukt. Stormen hadde spaknet til frisk bris, men terrenget var blitt fullt av krappe skavler av hardpakket puddersne. Den høyeste koten i kartet lå på 2400 meter, men følelsen av å stige bare forsterket seg hver gang jeg leste av høydemåleren min, som ikke flatet ut før ved 2900 meter. Dagene ble aldri kjedelige og hver dag bød på nye overraskelser og begivenheter. På midtpartiet, hvor jeg regnet med vindstille og sol fra høy himmel på grunn av det stødige grønlandske høytrykket, var det stadig store variasjoner.

Noe over halvveis ligger en amerikansk radarstasjon i DEW-kjeden, et ledd i Distant Early Warning-systemet. Den lå så å si midt i kursen og representerte en ekstra sikkerhet om jeg skulle pådra meg en slitasjeskade eller gå tom for noe livsviktig. Jeg kunne dessuten få meddelt meg til omverdenen om noen skulle være interessert i å få vite om det var liv i meg. Dessuten pirret det min nysgjerrighet. Det var jo ikke allverdens faste punkter å feste mine solbebrillete øyne på. Dessuten fikk de sikkert ikke bare suppeblokker og kornblandinger ved skaffetidene. Dye II, som stasjonen heter, representerte dertil en navigasjonsmessig utfordring. Den ruvet vel ikke akkurat i isødet. Det var dette knappenålshodet jeg kurset for. En dag — det måtte være 5.

mai, og jeg hadde vært 14 dager underveis — hørte jeg plutselig flydur. Snart etter så jeg et strømlinjet, to-motors jettfly komme lavt over isen et par mil syd av meg. Hurtig spente jeg meg fra pulken, med et håndgrep fikk jeg tak i mitt lille Jotron kommunikasjonssett som alltid lå i ryggsekken på toppen av pulken — og kalte opp med mine forbokstaver CEP, som var ekspedisjonens offisielle navn. Charlie — Ecko — Papa — calling low flying aircraft, approximately position 66°29' N, 44°40' W. Can you hear me? Frekvensen er 121,5 + en arbeidsfrekvens.

Det ble en kort pause. Så hørte jeg: «Er det Carl Emil?» Det skulle vise seg at det var den danske redningstjenesten som hadde en stor redningsøvelse, operasjon Bright Eye, over hele Grønland. Det var lagt inn et «søk» efter et antatt nødlandet fly på innlandsisen. Et geni hadde funnet ut at den gale nordmannen som gikk alene derinne måtte være brukbar som søksobjekt. Flyveren var overlykkelig, la hardt over til babord og strøk over meg. Jeg benyttet anledningen til å få min breddegrad bekreftet og min lengdegrad korrigeret. Navigatøren gav meg 25 oppmuntrende kilometer ekstra. Han hørte meg forøvrig meget godt, selv efter at jeg ikke kunne se ham. Han kunne fortelle at jeg var ventet på DYE og at jeg var meget velkommen. Min lille Jotron-sender hadde jeg med meg på lån. Den veide bare en kilo og jeg tipper at den blir standardutstyr i mange liv- og lystbåter. Selv far kan håndtere den.

Jeg ankom til Dye II på selveste 8. mai, frigjøringsdagen, med et digert amerikansk Hercules C 30 durende over meg med virkende vinger. Min ankomst til Dye kunne jeg bare sammenligne med opplevelser jeg hadde under min jordomseiling med «Rundø», der dietten også var ensidig. Kom du så i havn og var så heldig å bli invitert i messa på en norsk båt, var det rene julaften. Det ble det her også. Jeg badet, barberte meg og gjorde stor lykke hos kokkene ved å fylle platten til randen og hente to ganger. Jeg fikk utført noen mindre reparasjoner, tørket opp soveposen og tørket og skyllet ut av klærne mine. Gjestfriheten var enorm og inkluderte en flytur med en Hercules slik at jeg fikk et overblikk over isen for nedstigningen. Det så ikke godt ut, men bedre enn beskrevet for meg i bøker og ord tidligere. Nå var det bare 200 km igjen. Men selv med gradvis fallende terreng og stadig lettere pulk greide jeg ikke å øke dagsmarsjene vesentlig.

Og fredag den 13. mai fikk jeg et slikt overhendig vær at jeg måtte ligge stille over halve dagen. Slikt ødelegger «snittet».

*Hurra for 17. mai —
jeg er fremme.*



Men den 15. mai, på min 58-års fødselsdag, kom omslaget. Litt under 0 grader, strålende sol og svak vind på babord låring. Jeg hadde brakt med meg en fallskjerm til å seile med, og nå ble den rigget til i en fart. Med denne gled jeg nå behersket avsted. En av Hercules'ene, ravnene kalte de seg, kom flaksende over meg og gratulerte og virket og spurte om alt var ok, enda det vel var åpenbart, der jeg seilte i bliden bør uten en bekymring i mitt hode. De hadde vært engstelige for meg «in that terrible storm».

Neste dag hadde vinden øket til noe nær frisk bris og med skjermen festet i pulkselen ble jeg nå trukket avsted i vill fart. Jeg var livredd, men ikke så redd at jeg stoppet, noe som forresten var lettere sagt enn gjort. I det stadig lavere terrenget ble det flere og flere store, blågrønne issvuller og gjennom senterhullet i skjermen måtte jeg se meg ut noe å sikte på langt unna og kjøre slalom mellom svullene. Slik fór jeg avsted 40 km på tre timer. Min middagsobservasjon fortalte meg da at

jeg hadde nådd det gunstigste punkt, hvorfra jeg skulle legge kursen rett mot punkt 660 og det tørre land. Jeg måtte pakke skjermen sammen og visste at jeg nå gikk inn i turens avgjørende fase. Med den nye kompasskursen gikk det nå merkbart nedover — med humøret oppover — fordi jeg ennå ikke hadde møtt sprekker av betydning. Kanskje ville jeg kunne nå Søndre Strømfjord til 17. mai, neste dag, likevel? På seneftermiddagen hørte jeg et en-motors fly surre i nærheten. En-motorer forviller seg sjelden innover på disse kanter. Jeg ropte på ham med mitt Jotron-sett. Joda, det var meg de så etter denne gangen også. Bjørn Reese, som sammen med Bjørn Staib hadde gått på ski over Grønland i 1962 er fotograf i Verdens Gang og hadde sammen med en journalist reist hit for å ta imot meg. Nå var han over og fotograferte den lille mannen med pulken i den veldige natur. Han hev ut en halv pils og lovet å møte meg ved punkt 660 neste dag. Da jeg tok kvelden var det bare 15 kilometer igjen og jeg syntes jeg hadde seieren inne. I den sammenhengen smakte pilsen himmelsk til min siste reserveproviantboks. Jeg skal ikke gi meg ut på noen detaljert beskrivelse av de siste kilometrene. Det ble stadig vanskeligere å ta seg frem. Temperaturen steg voldsomt og på et øyeblikk rant det en bekk i hver sprekke som ikke var «bunnløs» og det var en pytt eller sjø i hver dal eller fordypning. Jeg gjorde mitt ytterste for å nå frem med all min bagasje, men ramlet tilslutt tilsjøs. Jeg vasset iland med pulken, men med det meste av utstyret og soveposen våt, hadde jeg ikke meget valg. Jeg måtte kapitulere og sette igjen pulken. Med mat for to dager, mitt fotoutstyr som heldigvis hadde greid seg, og ellers med kun det aller nødvendigste, fortsatte jeg tilfots. Jeg hadde stegjern på føttene og isøks i hånden og riktig retning. Jeg hadde ingen erfaring i å gå på bre. Kanskje det var derfor det gikk så greit unna, over snebroer og juv.

Bare tre timer og tre kilometer fra pulken knaste morenegrusen under støvlene. Jeg var fremme.

VG-gutta møtte med champagne og wienerbrød. Jeg så dem før de så meg og rakk å stramme opp nikkelsen, tørke vekk snørra under nesen og sette på det friske smilet. Jeg satte inn de skjulte reserver og gikk dem spenstig imøte. Bjørn Reese — I presume? De hadde småflyet på et islagt vann et par timers gange unna, og det var en nå en halv time igjen av nasjonaldagen da vi landet på flyplassen i Søndre Strømfjord. Venner hadde møtt frem og det ble fest. Meget stor fest. Men hvis noen spør meg om jeg vil gjøre det en gang til, svarer jeg nei. Det er en slik tur det er greit å ha gjort, ha bak seg.

M/S «Enighetens» forlis. De visste aldri hvor de var

av Bjørvik Jacobsen

M/S «Enigheten» var bygget av tre i Rana 1912. Bruttodrektighet 20 tonn, netto 8 registertonn. Motor 35 hk. Skøyta var innrettet for ishavsfangst og fraktgods. Den var blitt overhaldt og reparert seinest i 1945.

Søndag 29. september la skuta ut fra den trygge hamna i Tromsø og gikk nordover i sundet. Det var lovlig seint på året, men de åtte tromsøværingene om bord drømte nok ikke om at det skulle bli en så dramatisk og tragisk Svalbard-ferd, enda om flere erfarne ishavsfolk ristet på hodet, når de ruslet forbi der skuta lå nedlastet.

Skipper var Hemming Johansen. Han hadde seilt som ishavsskipper i 30 år, men hadde hverken skipsfører- eller kystskippersertifikat. Mannskap var Lars Johansen og Johannes Hansen, sistnevnte dessuten kokk. Klaus Martinsen skulle passe maskinen, men var ikke utdannet maskinist og hadde ingen spesiell erfaring om skipsmaskiner.

De andre fire skulle til fangstfeltene på Nordvest-Spitsbergen. Den kjente fangstmannen Waldemar Kræmer skulle overvintre i Sallyhamn sammen med Harald Junge — og den erfarne Alfred Johansen skulle settes i land i Sydgatt sammen med Johannes Grødal.

Turen, som var beregnet til etpar uker, kom til å vare i hele ni måneder. Allerede før de nådde så langt som til Svalbard viste det seg at mye om bord var svært mangelfullt. Kompasset var ikke kontrollert og justert, og snart visste ingen lenger hvor de var, alt ble bare gjeting. I sjøretten i Tromsø mente de skipbrudne selv at de hadde drevet rundt nordspissen av Svalbard, men driften er aldri blitt helt klarlagt. Dagbøkene, som ble ført heile tida, tyder på at de har drevet med strøm og vind et stykke sørover fra Svalbard, og seinere nordøstover. I allfall landet de omsider på Novaja Semlja.

Lugarene om bord var bare beregnet på fire mann, så de måtte bruke køyene på skift. Det ble ikke ført skipsjournal. Løkter og lamper og vanlig navigasjonsutstyr fantes nesten ikke. Nord om Bjørnøya hadde de allerede hatt motorstopp flere ganger. I storm og tåke danset

kompasset krigsdans rundt skiva, så de måtte seile på slumpekurs etter vindretningen. Den 7. oktober fikk de Sydkapp i sikte, og i dårlig vær holdt de kurs nordetter langs land i bortimot to døgn til de mente at de var utenfor Bellsund. Da de var redde for grunnene nordover mot Kapp Linné, ble skuta lagt bakk vestover og lå pådreid i seks timer, mens vinden økte til storm fra vest med tåke. Flere ganger forsøkte de forgieves å sette kursen østover mot land, og mens snevær og kulde øket på, sprang skuta lekk ovenfor vannlinjen. Nesten hele oktober gikk med storm og snøkove og en mann ved maskinpumpa til stadighet. Men den fungerte dårlig. De andre var opptatt med å banke is. I heile denne tida så de ikke noe til land, men trodde de var et steds mellom Hornsund og Isfjorden.

Fredag den 18. arbeidet motoren uregelmessig, og utpå dagen var det stopp. Det var veivlageret som brente opp. Meget tyder på at dette skyldtes ukyndighet, for oljetilførselen til lageret fungerte ikke. Det ble straks gått igang med å reparere. Hvittmetall eller brukbart verk-tøy fantes ikke om bord, og i stedet fikk de i stand et lærlager. Uhel-digvis brakk veivlagerbolten, og maskinen var dermed ubruktbar. Straks etter gikk rorkulten i stykker og det ble anbrakt et spett gjen-nom roret i stedet.

Det var høy sjø, og mye av provianten i rommet ble ødelagt. Wal-demar Kræmer foreslo at de skulle snu og prøve å nå Norge, for situa-sjonen var blitt kritisk. Ved å strekke seilene de hadde og så lense unna, var det muligheter for at de underveis kunne treffe på trålere.

Etter et par døgn fikk de gløtt av land bare ca. 2 nautiske mil unna. Alle mente det var Sydkapp og Sydkappøya. Men nå sprang vinden plutselig over til sydlig og sydøstlig, og de snudde da og seilte unna vinden nordover igjen. Etter et døgn tid kom de til Dunderbay. De var ikke inne i bukta, men seilte samme kurs nordover.

Neste døgn sprang vinden over til vest, og skøyta kom inn i sørpeis. Det var snøkov og usiktbart. De forsøkte å snu skuta. Det lyktes, men seilene var for spinkle til å dra skuta ut av isen. Det ble kaldere etter hvert og isen fraus sammen så langt en kunne se på alle kanter. De mente at de lå mellom Isfjorden og Bellsund og så land i østlig retning, 25-30 nautiske mil borte. Stormen sto på i flere døgn, og skuta ble mye lekk. De måtte pumpe 200 stikk hver halvtime.

Fangstmann Harald Junge dør

Harald Junge ga seg plutselig over og gikk til køys. Han klagde over mageonde, fortalte at han hadde malaria, klarte ikke å spise, ble tynnere for hver dag og nektet å rikke seg fra køya. Skuta var nå frosset tett, så karene slapp slitet med pumpingen.

Harald Junge ble stadig dårligere. Det var mørkt og trist i lugaren, og Junge ble etterhvert skitten og tilsvinet. Etpar ganger måtte de vaske han med makt. Junge var så vidt de kunne se, klar og bevisst til et par dager før han døde. Han var for det meste i godt humør og takknemlig for all hjelp han fikk. Han var forberedt på å dø — var klar over at det gikk den veien. De to siste dagene var han noe uklar og begynte f.eks. å kle på seg votter og skinnlue. Heile tida hadde han en veldig sterk trang til alkohol, og ba stadig om en dram. Til å begynne med fikk han noen drammer, seinere fikk han mest bare vann. Junge skar ansikt mens han drakk vannet, som han trodde var brennevin.

Den 20. november om morgenen sovnet Junge inn. Han ble puttet i en sovepose med seilduk omkring, og lagt på romluka på dekket. Alle sørget i taushet. Junge var en bra kar, som de alle likte godt.

Dagboka forteller fra 1. desember:

Stille, ca. 10 kuldegrader. Isen har nå slått ei stor råk i nord, stillingen er ellers den samme for oss ombord.

Håper nå på fersk fisk og bjørn, så blir alt noe bedre. Har i dag for første gang fått en kabal, som heter «Idioten», til å gå opp, litt av en begivenhet.

Lasse Johansen kunne også feire litt av en begivenhet. Da han i dag tok opp tørrfisken som hadde hengt til bløtning i et hull i isen, fulgte det med en del reker. Lasse brakte ei av disse til lugaren. Reka spiste han levende. Han påsto den smakte fortreffelig. Det ble med dette.

Ellers var nå dagene i mørketida nokså like. Det var lite å ta seg til. Grødal var opptatt med halvsåling, mens Martinsen lagde sjakkbrikker. Karene var stadig på utkikk etter bjørn — men forgjeves. Vær og temperatur var bra. Dagboka sier at ingen som ikke sjøl har ligget innefrosset i isen på det uvisse mørkeste vinteren, kan tenke seg hvordan dette var. Lesestoffet var en stor mangel. Dagene gled hen i ensformighet og mistrøstighet. De brukte smøreolje og parafin til å koke mat med, noe annet hadde de ikke, så lukta og stanken i lugaren var fryktelig.

Fangstleder Alfred Johansen var en meget lystig herre, han hadde jevnt og godt humør og mente at alt ville gå bra til slutt. Martinsen hadde fått sjakkspillet ferdig, og han og Johs. Hansen fordypet seg titt og ofte i det interessante spillet.

Tobakken tok til å minke, og karene så meget alvorlig på dette, det var jo langt til nærmeste butikk. En ting var at det var stor manko på fersk mat og at det var faretruende lite med brensel — alt dette kunne enda gå an, men den dagen tobakken tok slutt var tross alt en atskillig verre katastrofe.

Det nærmet seg jul. I matveien så det skralt ut, ikke noe ferskt kjøtt. De forsøkte noen ganger å fiske, men snøret nådde ikke bunnen. En del saltkjøtt fantes ennå i rommet, så de kokte kjøttsuppe av og til. De hadde lite brensel igjen. Julehøytiden kunne ikke bli annet enn en trist tildragelse. Johannes Hansen — også kalt Baisen — sto ofte på dekket og filosoferte. Lite eller ingen seil, og snart var det slutt på alt som var mest nødvendig for å eksistere — ja, da fyltes han med bange anelser for framtida. Tankene hans gikk ofte til hjemmet og barna som han kanskje aldri fikk se mer. I år ble det ikke å gå til dem med julegaver, se deres glade smil over en pakke. Han tenkte og undret på hva folk hjemme i Norge stelte med for tida.

Nå var siste rest av solarolje brukt opp til brensel. Det eneste de hadde igjen, var litt lysolje, tjære og taklakk. Tørrfisken var det slutt med.

Alle tenkte på bjørn, det ville være godt med ei fersk bjørnesteik og spekk til brensel. En annen ting var at når en fyrte med spekk, ville det pirre neseborene på bamse, og dermed ville han trekke mot skuta.

Isskruing — havari

Fredag, 20. desember. Tidlig om morgenen våknet alle med voldsomme smell i isen. De skjønnte med en gang at det var alvorlig fare på ferde. Isskruingen satte inn fra øst. Skuta ristet kraftig. Ho var fra før temmelig hardt nedfrosset, men ble nå løftet som ei fyrstikkese og slengt helt opp på isen. Det lignet mest som skuta sto på slippet heime i Tromsø. Isskruingen kom i flere omganger og ødela roret og brøt ut nesten hele stevnet. Også endel av stilken og rorflynderen forsvant i isen. De var omgitt av en stor skrukar med isblokker som var om lag 2 fot tykke.

Om de hadde fått lekkasje, hadde ingen noen oversikt over. Det blåste for mye til at de kunne undersøke. Først to dager seinere kunne Alfred Johansen og Lasse komme seg utenbords og undersøke båten, og skadene hadde nok større omfang enn de først trodde. En større del av kjølen var revet av, og et stort hull gapte tvers gjennom skuta akterut. Det lot seg nok utbedre bare været ble brukbart.

Lille julaften skrev Baisen: — Ligger i køya og minnes jula der hjemme da alt bare var glede og stas. Skulle gitt mye for bare en time i Tromsø i lag med kone og barn.

Slike tanker var nok mer og mindre felles for dem alle. Det ble ikke sagt mange ord julaften. Været var nordlig, litt snøkov, med ca. 15 kuldegr. De hadde lagd julegrøt. Om kvelden hadde de en hyggelig stund med sanger om jula, og ellers det som dertil hører.

Første juledag: Det var erter, kjøtt og flesk til middag. De hadde jo håpet på bjørnesteik, men det var bare å klare seg med det som var. Ingen ombord hadde vel tenkt seg ei slik jul og at den skulle feires ute i isødet under slike tragiske og triste omstendigheter.

Mellom jul og nyttår fikk karene høve til å gjøre grundige undersøkelser. Det viste seg at de hadde mistet mer av kjølen enn de først trodde. Nå gjaldt det å få tettet det lille fartøyet, men det ville nok by på store vansker. Mistet de skuta, hadde de ingen sjanser til å overleve.

Nyttårsaften: Nordlys og stjerneklar himmel. Nordlys i de arktiske egne er fantastisk. Hjemme i Norge så en aldri en slik fargeprakt og slikt flammehav over store deler av himmelen som her nord. Kræmer og Lasse Johansen hadde laget kaker til kaffen. Nyttårsaftenen måtte jo feires også her nord i Polhavet. De drakk kaffe, spiste kaker, ønsket hverandre godt nyttår og sendte vennlige tanker til hjembyen, der det nå sikkert ble festet og danset. Karene mente de hadde det hyggelig, og så lenge de fikk beholde livet, var det ingen grunn til å klage. Raketter fikk de skyte, når de kom hjem til Tromsø igjen.

Nyttårsdag: Det nye året ble ikke hilst med glede og optimisme av noen ombord. Innefrosset og havareert og prisgitt naturkreftene lå skuta — et vrak — i ismassene. Kræmer og Lasse Johansen laget en riktig god nyttårsmiddag som besto av småsteik, poteter og sviskegrøt. Humøret steg straks noen grader.

De nærmeste dagene løsnet isen noe, og det åpnet seg ei råk et stykke fra skuta. De håpet den ville lukke seg igjen, for de måtte unngå alt som het mer isskruing. Skulle skuta gli ned av isen, kom

den til å synke som en stein. De fryktet det verste. Kræmer gikk nå i gang med å sy seil til den vesle motorbåten på 21 fot som tilhørte fangstleder Alfred Johansen. Ellers hadde de bare med en liten dekksbåt. Dersom skuta sank, hadde de bare disse små farkostene å ty til. Imidlertid var det meget viktig at båtene ble gjort i sjødyktig stand og klar til bruk i løpet av kort tid. Skulle skuta synke, kom nok tilværelsen i de små båtene til å bli meget prekær. De var jo ennå i verste mørketida. Når det ble lysere og sola kom tilbake, ville nok alt bli lettere og bedre.

Baisen var en tur ute på isen en ettermiddag. Han skrev i dagboka:

— *Vårt lille fartøy ligner mest på et stykke rekved mellom isblokkene. Naturen her er vakker når været er godt, men skillet mellom liv og død er lite for oss som er prisgitt værrets luner i så stor grad. Hvor vi befinner oss har vi ikke den fjerneste anelse om.*

Søndag 5/1 — Kræmer og jeg sitter nå her og prater om laksefiske og rypefangst. Som en før har nevnt, har Kræmer vært en ivrig jæger på våre hjemlige trakter, men har som sagt i sin seinere tid flyttet sin virkestrang til fangstlivet på Svalbard, hvor han også har vunnet seg et godt navn som fangstmann. Han er jo en del til års, men fremdeles full av fangstinteresser. Det er liksom en oppleveling selv, når han i ledige stunder forteller fra sitt liv som ishavsskipper og fangstmann på Svalbard. Utvilsomt en mann som har opplevd meget i de arktiske egne. Det samme kan sies om fangstmann Alfred Johansen — en innsiktsfull og tvers igjennom kjekkar, både i gode og onde dager, og med et kjennskap til Svalbard som få har. Når han gir seg til å fortelle, er det mest de humoristiske ting han serverer oss, og liksom husker best. Om de vanskelige situasjoner er han mer tilbakeholden og beskjeden, til tross for at han har tilbragt nærmere 25 år av sitt liv bare på Svalbard — og hertil kommer alle hans turer på ishavet.

Mandag 6/1. — Tenker ofte på hva familien min og andre i Tromsø tenker om oss. De fleste må vel tro at vi er forlist og alle omkommet. Men kanskje er det noen gamle og erfarne ishavsfolk som også trekker de slutninger at vi er innefrosset i polarbakser. Intet lesestoff — ingen radio som virker. Men så har vi muntre historier fra Alfred Johansen og Kræmer, som begge kan kunsten å fortelle.

Av klærne våre er det bare lørv og filler igjen. Ingen bjørn, heller ingen sel.

Fredag 10/1. — Det arbeides nå med skottveggen for fulle mugger, og vi tror at skuta skal bli forholdsvis bra. Ved å surre to tomme oljefat til maskinakslingen, samt bruke oljetanken, som tar ca. 600 liter, håper vi å berge både oss sjøl og fartøyet, dersom vi da ikke får mer skruing og skade.

Det er nå mer enn 3 mdr. siden vi smakte fersk mat, heldigvis har vi endel hermetisk frukt, så vi skulle vel ikke frykte skjørbuk. Fersk mat må det vel bli en råd med bare dagene blir lysere. Det er nå bjørnen vi går og tenker på. Til brensel bruker vi det som kan unnværes av skuta. Får vi bare bjørn, er spekket godt å fyre opp med.

Vi spiller litt sjakk, legger kabal og fordriver tiden på beste måte. Men i det lange løp blir det unektelig litt ensformig. Stadig å se de samme ansiktene og lytte til de samme stemmene. Ikke noe lesestoff, hertil kommer så mørketida. Det er nå begynt å komme vann framme i lugaren. Skuta ligger over til babord side og står med baugen ned i en fordypning i isen, så alt vann må renne framover. Foreløpig gjør det ikke noe. Vannet kan jo ikke komme høyere enn vannlinja utabords.

Helt fra vi gikk fra Torsvåg har jeg hatt følelsen av tragedie. Men om denne følelsen bare er innbilning, så er det i alle fall sikkert at uhellet har forfulgt oss helt siden vi forlot Tromsø.

Måtte på forrige vaktskifte minnes vår kamerat Harald Junge, som fortsatt ligger på romluka. Det er merkelig hvor man kan venne seg til å omgås døde folk og betrakte det som en helt naturlig ting. Junge f.eks., ligger som innpakket stykkgoods. Alt blir en vane, også dette å passere vår døde venn uten noen refleksjoner.

Kræmer sovner stille inn

I slutten av januar kom to bjørner på besøk. Den ene ble liggende igjen. Neste dag kom atter to bjørner, de ble felt like ved båtripa. Nå ble det fersk mat i lange baner, det smakte herlig med ei solid bjørnesteik. For noen dager siden måtte de rive endel av ishuden og forsøke det som brensel.

Dagboka forteller:

Waldemar Kræmer har i den siste tida vært sjukelig. Han har frost i begge føtter og ser tynn og mager ut, mest som et skjelett. Begge beina fra knærne og ned er som stokker og fulle av vann.

Han maser svært om alle ting og er meget ubehjelpelig og misfornøyd. Der han sitter, der sitter han.

Vi har fått radioen i brukbar stand, det høres dårlig, men i kveld hørte vi om urolighetene i Palestina, nei, det er nok ikke så fredfullt der som her. Det kunne kanskje ha vært en idé og plassert de største av urostifterne deres ei stund heroppe på disse breddegrader for å kjølt dem av. Kaldt er det, ca. 30 grader. Men det ble vel ikke fred da heller, om de kom hit opp.

Torsdag 6/2. Noen lange spaserturer blir det ikke. Bare man tar en aldri så liten tur, vokser istappene langt nedover brystet. Kræmer holder fortsatt køya. Han har nok med sine plager, som det er mange av for tida. Han faller i grunnen mer og mer sammen. Når vi sitter i lugaren på vakttørn, må vi ta på oss det som finnes av klær. Brenslet skal spares på. Det å sitte inne i hus og fryse er sannelig verre enn alt annet.

9. februar. Det er fortsatt styggelig kaldt, omkring 30 grader. I de siste dagene har vi måttet fyre med taklakk og spekk. Men også taklakk tok slutt. Alt av brennbare saker som kan unnværes, blir brukt. Får vi ikke bjørn snart, ser dette svart ut.

Det diskuteres mye ombord om hvor vi befinner oss. Breddegrader og alle mulige og umulige grader svirrer i luften.

Savner skikkelige køyeklær, vi fryser i køylene. Det vi tok med oss, var bare beregnet for 2 uker og holder ikke mer her ute etter så lang tid. Kan vi berge oss sjøl og vårt lille fartøy ut av drivisen og hjem til Norge, ville det ha blitt en sensasjon av rang. Aldri før har et så lite fartøy som vårt kommet seg ut av drivisens favn etter et vinteropphold som dette. Et av mine høyeste ønsker er derfor ennå en gang å se denne skute for anker på Tromsøs havn.

Vinden er nå øket til storm med snøkov.

Mandag, 10/2. Kræmer er fortsatt meget svakelig. Han er som en olding å regne. Tross bra matlyst ser han uhyggelig mager ut. Det er som han gradvis svinner hen, presis som Harald Junge. For meg ser det ut som tuberkulose. Hosten er meget stygg, men jeg håper inderlig han blir frisk og kjekk igjen så fort som mulig. Det er så trist når det blir sjukdom ombord i ei skute, særlig hos oss under slike forhold som vi har. Kræmer er blitt svært tunghørt de siste dagene.

Fredag 14/2. Waldemar Kræmer er ikke lenger ved bevissthet. Han ligger i en fredelig død, og vi kan ikke foreta oss noe med han.

Klokken 18: Kræmer sovnet stille og rolig inn. Vi har lenge vært forberedt på dette. Det var en fæl råtten lukt av beina, og leggene og fotbladene var mørkeblåe, antagelig hadde han fått koldbrann i føttenene. En trist og uhyggelig stillhet har lagt seg over skuta. Bare isende vind pisker mot skroget, vind som trenger seg ned i lugaren hvor også snøfiller fyker omkring. Ja, nå er det bare 6 mann igjen ombord. Mot døden kjemper alle forgjeves.

Fly over oss — redning?

Søndag, 16. mars ble en merkedag. Tidlig om morgenen ble karene overrasket av en veldig dur over skuta. Da de kom på dekk, fikk de øye på et fly som hadde svingt over dem. Det var et grått 2-motors landfly ca. 200 meter over skuta. Alle rev av seg endel av klærne i en fart og vinket og ropte. Det var tydelig at flyet hadde sett skuta og folkene, men det ble ikke gitt noe signal på at de var oppdaget. Etter ei stund forsvant flyet i vestlig retning. Stor skuffelse og fortvilelse.

Det var sikkert et fly som speidet etter selforekomster. Flyet hadde nok observert folkene og den innefrossete skuta, og det var nok bare et tidsspørsmål før redningen var et faktum. Men dagene gikk uten at noe skjedde, og mannskapet måtte etter hvert bare se faktum i øynene — at flyveren ikke hadde sett dem.

Påske — våren kommer

Like før påske ble motorbåten til Alfred Johansen tatt fram og gjort rein. Karene undret seg på om noen påskegjester levde så usselt og primitivt som dem. Vel, de hadde snø og bra skiterrang og kunne nok ta mot påskegjester. Men menyen i matveien ble nok heller spinkel. Det var en underlig følelse de hadde påskeaften da de satt neddyngtet i skitt og lort langt fra venner og kjære, med uvisse fremtidsutsikter. Hjemme anså de selvfølgelig at karene var omkommet for lenge siden.

I ukene framover fikk de flere store og flotte bjørner. Det herndte bamsene kom helt inntil skutesida. Det ble både kjøtt til mat og spekk til brensel.

Det begynte nå etter hvert å danne seg råker rundt skuta, med rnye fugl å se langs råkkanten — både alker, havhest, måker og teist. Det var nok våren som var i anmarsj, likefullt var det vinter. Det vekslet stadig med sterk snøstorm og snøfökk.

Ute i mai oppdaget folkene at skuta lekket. Det kom vatn inn i luga-

ren. Det var forsåvidt ikke rart, for skuta sto på nesene i et hull. De fikk ordnet lensepumpa.

Det tok til å skorte på provianten igjen, så de håpet å slippe ut av isen og nå land i løpet av sommeren — ellers var de redningsløst for-
tapt. Alfred Johansen var en dyktig jeger. Det var han som felle de fleste bjørnene. Ellers hendte det med jevne mellomrom at de fikk seg en snadd. Godt med selkjøtt til avveksling.

Tida gikk ellers til pumping og andre gjøremål. Det hadde etter hvert dannet seg flere råker omkring skuta.

Skuta må forlates

En av de første dagene i juni, merket de at det begynte å gå dønning under isen, og de skjønnte det ikke ville vare lenge før isen delte seg. Ennå var ikke skuta laus, den hang igjen med hekken, men om kort tid ville nok taket slippe. Og hva da? Det var tvilsomt om skuta ville flyte.

Om kvelden 8. juni måtte skuta forlates i all hast, for på kort tid rant den full av vatn. Rommet og lugaren ble fylt og forskipet sank etter hvert dypere ned i sjøen. Alt som kunne berges av proviant og utstyr ble tatt opp på isen. Styrhuset ble saget av og brukt som bysse. Samtidig begynte de å gjøre motorbåten klar. Skuta hadde en lettboat og en jolle, disse ble også gjort i stand. Likene av Junge og Kræmer hadde de tidligere lagt på isen foran baugen på skuta, og da isen brak opp under stormen, kom likene på et flak for seg sjøl. Isen fordelte seg så fort at det var ikke mulig å få tak på dem igjen.

Karene oppholdt seg på isflaket i ei uke fram til 14. juni. Da var det lastet proviant, geværer, ammunisjon og brensel ombord i båten så mye den kunne ta. På isflaket ved siden av skuta ble det igjen en god del proviant, 27 isbjørnskinns og endel private effekter.

De tok med seg en komfyr, to tønner med brød, ca. 70 kg margarin, 1/4 tønne flekk, 1 tønne mel, 3 kraggeværer, to karabiner, to hagler, 1 salongrifle. Av ammunisjon hadde de ca. 2000 patroner til kragriflene, 500 salonggeværskudd, en kasse med haggelpatroner. Videre hadde de med seg i motorbåten en langkikkert, kompass, endel sengeklær, fokka og mesanseilet.

Den 14. juni om kvelden dro de avgårde i motorbåten med de to andre båtene på slep. På grunn av isen gikk det bare langsomt framover, og det var veldig slitsomt, for det ble å trekke og skyve seg fram-

over, meter for meter. Det tok bortimot to døgn før de var klar av isen. Nå fortsatte de i ost-sydostlig retning. Motoren fungerte i ca. 1 døgn — så var det slutt med den. Seilet hadde de strekt tidligere, men vinden hadde økt på, så farten var upåklagelig. De så ikke land og syntes det var merkelig. Den 18. juni mistet de jollen idet den ble fylt og sleperen måtte kuttes. Det som gikk tapt, var flesket, spekket, ei tønne med brød og endel kolonialvarer.

Den 19. juni om morgenen måtte de kappe sleperen på den andre båten. På grunn av høy sjø var båtstevnen blitt rykket løs, og det var oppstått lekkasje slik at det alltid måtte sitte en mann og øse under seilassen. Det ble for risikabelt i lengden, da det viste seg at stevnen løsnet helt og det var fare for at båten ville bli fylt med sjø. Og da de ikke lenger hadde motor kunne det bli vanskelig å berge han som satt i båten. Så å si all provianten gikk da tapt.

I motorbåten hadde de nå igjen noen halvkilos pakker med margarin og noen oppbløtte brød. Alle var våte til skinnet, forfrosne og stive. Søvn hadde de nesten ikke hatt siden de forlot iskanten, og det var flere døgn siden. Det var umulig å få fyr i ovnen på grunn av stadig sjøskvett, og de var sultne som skrubber.

Vi e kommen til Russland..!

Ved middagstider samme dag fikk de se land — ja, samme følelse måtte Columbus ha hatt på hin berømte tur. Det var langgrunt og det var på et hengende hår at de ikke ble knust i de farlige brottene. Brott i brott over alt. De rente seg opp og måtte alle i sjøen. Klarte med nød og neppe å få tau i land.

Alfred Johansen og skipperen mente de var kommet på sydsiden av Isfjorden, noe syd for Kapp Linné. De lagde i stand et slags telt av seilet og et stykke presenning. Bål lagde de av rekved som det var mye av på stranda. Det var en vidunderlig følelse å ha fast grunn under føttenes etter 9 måneders opphold i sjøen.

Dagen etter, seint om kvelden den 20. juni, dro de nordover langs land. Etter ca. 6 timers seiling kom de inn i en fjord. Alle syntes å kjenne igjen landkonturene fra Isfjorden og derfra inn i hva de trodde var Green Harbour. De tok så i land, men så fikk en av karene plutselig se et treskilt med russisk tekst og ropte: — Veit dokker guta, kor vi e kommen, jo før fan vi e kommen til Russland!

Seinere på dagen traff de en fangstmann som tok vel i mot dem.

Han het André Apanasof, og Johannes Hansen skriver i dagboka at André var et av de hyggeligste mennesker han noen gang hadde truffet.

De var kommet til Mielka, omtrent midt på Novaja Semlja. Apanasof ordnet alt på beste måte for nordmennene og forklarte hvor de måtte dra videre. Det var til en plass som het Kristova Goba og var hovedstasjon. Der var det doktor og gode greier og der ville karene få det bra, spise, sove, bade og ta verden med ro. Denne hovedstasjonen lå 50 km unna.

De ble noen dager i fangsthytta til Apanasof. De trengte sårt til søvn og varme som de hadde savnet så sårt. Det føltes som de var kommet til Paradis. Fra de forlot isen til de nådde land på Novaja Semlja regnet de med at de hadde seilt en distanse på ca. 300 nautiske mil. De hadde vært i motorbåten i omlag ei uke. En fantastisk ferd var slutt.

Etter noen dager hos sin velgjører, tok de fatt på turen til Kristova Goba. De måtte ro og seile strekningen, da de ikke klarte å få motoren til å fungere.

På hovedstasjonen Kristova Goba ble de tatt i mot med all den gjestfrihet de kunne ønske.

Noen uker seinere kom alle seks i beste velgående til Kirkerøes via Murmansk. Alle mennesker de hadde kommet i kontakt med på Novaja Semlja hadde vært enestående gjestfrie og hjelpsomme — de hadde fått venner de aldri ville glemme.

Longyear City Hospital

Del 3, 1940-41*

av Hilmar Myrhaug

Sommeren 1938 kom jeg til Longyearbyen som tannlege. Min kone var med som kontorsøster. Vi hadde giftet oss i april og reiste nordover i juni med «Inger 6» — på sett og vis var dette vår bryllupsreise. Danske-Larsen var kaptein ombord og båten var på 6000 tonn, den største av de som gikk i fraktfart på Spitsbergen på den tid. Det var fint sommervær, og vi hadde det aldeles utmerket ombord.

Det meste av tannlegeutstyr og alle materialer måtte en holde selv, men hadde ellers fritt opphold for seg og kontorsøster, fri arbeidsplass og fri reise fram og tilbake til Oslo. Pasientene betalte etter vanlige takster i Norge, og det var ingen vansker med innkasseringen. Kontant betaling eller trekk gjennom lønnskontoet.

Vi forlot Longyearbyen om høsten og ble landsatt i Grønli i Oslo 1. oktober av Danske-Larsen. Jeg tror jeg oppga en fortjeneste på kr. 2 000 til Oslo ligningskontor for et par måneders arbeid. Det var storveies på den tid.

Dr. Johan Lindqvist var verkslege i Longyearbyen 1938-39, og han kunne tenke seg å stå en sesong til. Jeg hadde ett år igjen av det medisinske studium, og jeg ymtet om at jeg kunne tenke meg å ta over etter ham i 1940. Det var ikke så lett å få lege der oppe i den tid.

Jeg ble verkslege for sesongen 1940-41 og skulle ha med meg min kone og ett år gamle datter. Det var nødvendig med en del forberedelser, blandt annet mente jeg det var nødvendig med en børs. Til dette måtte jeg ha løyve fra den tyske Wehrmacht i Harstad. Her hjalp min venn Peder Lind-Solstad meg med å få overlatt en Krag karabin. Han var journalist og hadde en del kontakt med tyskerne og gikk god for at det kunne være fare for isbjørn der nord. I Longyearbyen hadde isbjørn tatt ei bikkje og hadde vandret gjennom byen nattetider.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani hadde et vel etablert kontor i

* Første del i serien om legetjenesten på Svalbard var Øivind Leivestads artikkel «Longyear City Hospital», Polarboken 1979-80, side 7. Annen del: «Et 50 års minne» av Johan Friis, Polarboken 1981-82, side 51.

Harstad. Der var de hjelpsomme med råd når det gjaldt utrustningen. Avtroppende lege, dr. Lindqvist, skulle ordne med å sette opp liste over medisiner og annet utstyr som måtte skaffes til overvintringen. Det var også ønskelig med en assistent for legen, en som kunne hjelpe til med operasjoner etc. Ventestudenter var det på den tid. Sevald Bertelsen var en av disse, og han ble ansatt for vintersesongen.

Først i august 1940 gikk jeg ombord i «Inger 2», og vi hadde fint vær på turen. Båten hadde med forsyninger til overvintrerne. På grunn av krigen i Norge var mange ivrige etter å komme seg hjem for å se hvordan det stod til. Mange hadde sluttet av den grunn, men nye kom til, særlig slike som hadde opplevd tyskerne på nært hold. Min kone og vesle Kirsti reiste nordover senere i august med samme båt.

Tyskerne regnet med at kullproduksjonen på Spitsbergen skulle holde hele Nord-Norge med brennsele. Vi ble således privilegert når det gjaldt forsyninger. Det ble fortalt at Vinmonopolets lager i Tromsø ble tømt for at vi skulle få det vi trengte for vinteren. (Odd Solheim, som hadde en del med brennselelageret å gjøre, kjenner dog ikke til denne versjon av historien). «Busen», d.v.s. den menige mann i gruva såvel som arbeiderne ellers på anlegget, skulle ha sin rasjon. Det var ei flaske brennsele pr. mann pr. måned. Ved spesielle høve kunne en få tilleggsrasjon.

Jeg bodde på vanlig hybelmaner på Messa inntil min kone og datter kom opp. Dr. Lindquist orienterte meg om arbeidet på sykehuset. Medisinforsyningen for vinteren hadde han sørget for. Det var ingen Felleskatalog på den tid. Vi fikk opp råvarene til sånt som hostemiksturer o.a. ikke ferdiglagete medisiner. «Kokeboka» som ble brukt var Paulsens farmakologi. Da Sevald Bertelsen kom opp, ble han satt til å lese og sette seg inn i «kokekunsten» når det gjaldt medisin-distribuering av apotekerverer. Han var lærenem og presterte til og med å lage en aldeles utmerket grønn Pernaud. «Tuillvatn» kalte han det av en eller annen grunn. Vi fikk en demonstrasjon av det året etter. Oppskriften på denne «medisinen» stod neppe i Paulsens farmakologi, men effekten av den var nok omtalt i avsnittet om «alkoholens virkninger».

Da familien kom, ble vi tildelt eget hus, Frydenlund. Denne brakka stod i ei skråning. Inngangsdøra lå i bakkehøyde så det var bare en tram utenfor. På nedsiden av huset var det over en meter til grunnen. Huset stod her på stolper og hadde en overbygget veranda som kunne brukes til klestørk. Mellomrommet mot bakken var lukket med panel.

Dette var et av de «hollenderhus» som var blitt kjøpt fra det hollandske gruveselskap i Barentsburg, trolig i 1918-20 årene. Det kunne vel være 7x8 m i grunnflate, hadde to små stuer, kjøkken, soveværelse og pikeværelse, gang med isbinge og kullbinge samt do. Disse siste var et eget tilbygg, men under felles tak. Om vinteren med kraftig snødrev kunde det legges seg en formidabel snøskavl ute i gangen. Snøen presset seg også inn av vinduet i stua og lå i vinduskarmen når vi stod opp om morgenen. Det var likevel sjelden vi hadde det ubehagelig kaldt innendørs, for det var rikelig tilgang på kull til fyring.

Sykehuset hadde 16 sengeplasser, alle i 1. etasje. Der var det også venteværelse og poliklinikk med legekontor. I 2. etasje var det bolig for sykepleierne, samt kott og lagerrom. Det var to utdannete sykepleiere ved sykehuset i 1940, dessuten to piker. Søster Gudlaug fungerte som operasjonssøster og søster Tordis passet narkosen når operasjoner pågikk. De hadde begge sin utdannelse fra Elverum sykehus i Røde Kors regi. Vanlig sykepleie utførte de til daglig og hadde hjelp av pikene til servering og renhold. Ved større operasjoner eller under andre spesielle forhold hvor en kunde trenge ekstra hjelp, så kunde en få det utenom sykehuset. Flere av de «gamle» søstrene ved sykehuset var blitt gift med funksjonærer i SNSK og bodde i Longyearbyen. Det var visstnok bare ett undtak fra den regel at ugifte sykepleiere som tok arbeid på Spitsbergen også var blitt gift der oppe med en som var ansatt i selskapet. I min tid hjalp også min kone til i flere tilfelle. Hun hadde sin utdannelse fra Haukeland sykehus i Bergen. Likeledes fikk vi hjelp av søster Randi som hadde vært ansatt ved Longyear City Hospital inntil 1939, da hun giftet seg med bokholder Louis Torjussen og fortsatt ble boende på stedet. Hun var Røde Kors søster.

En av gamlekarene på Spitsbergen, Jens Jensen, arbeidet i min tid ved taubanen. Han gikk gjerne under navnet Sykehus-Jens fordi han tidligere, i den tid da det bare var en lege og en søster der oppe, ofte ble benyttet som «hjelpepleier». Dette varte til opp i 30-årene. Ved operasjoner og større saker ved sykehuset, måtte det søkes egnet assistanse utenfra. Kontorsjef Solheim forteller at Sykehus-Jens var med på flere blindtarmoperasjoner sammen med legene Friis og Winge. Hans oppgave var i hovedsak å holde pasienten under narkosen. En gang måtte han også hjelpe til under amputasjon av et ben på en av stigerne som het Lofthus. Operasjonsbordet var ikke av siste modell. Det var ikke remmer til å holde fast pasienten med så en måtte benytte handmakt. Høyden på bordet ble gjerne regulert ved å plassere diverse



Longyearbyen Hospital 1940.

bøker under beina. Sykehus-Jens ble senere med over til England. Der omkom han i en trafikkulykke.

Like etter min ankomst måtte vi således tilkalle assistanse til behandling av en som ble skadet under innlasting av kull på Nesset. Formannen der, John Lund, hadde sin bolig på Nesset nær lasteplassen. Han var fra Tromsø og hadde et par sønner som også arbeidet i selskapet. Den høsten hadde han også fått opp yngstemann, Bjørnar, som skulde ha seg sommerjobb og var i 17-18 års alderen. Han stod og passet vinsjen ombord da skjerfet han hadde om halsen, ble tatt av tannhjulene. Dermed ble han slengt forover og fikk venstre hånd inn i vinsjen. Han hadde arbeidshansker på, men handa ble sterkt mølestert samtidig som han ble revet opp på venstre side av halsen. Handa måtte amputeres, det var klart. Men jeg måtte lese i oppslagsboken for å finne ut hvor dette var gunstigst med hensyn til rehabilitering og bruk av protese. Amputasjon like over handleddet var anbefalt, og slik ble det. Det ble litt strev også med den store flenge på halsen der såret tildels måtte tilheles sekundært på grunn av lesjon av store deler av huden. Såret strakk seg fra scalenusregionen fortil og bakover til nakken, uten skade av større kar eller muskler, bortsett fra platysma. Vi

brukte transalvebandasje på den del av såret som ikke kunde lukkes primært. Dette forhindret skrumpning og infeksjon, mente vi på den tid. Det ble da heller ingen innskrenkning i bevegelse av hodet etter tilhelingen, som gikk uten komplikasjoner.

Bjørnar Lund er en av de vi stadig har hatt kontakt med senere. Han fikk protese under oppholdet i Great Britain under resten av krigen. Han gikk på skole der borte og utdannet seg til flygeleder. Etter krigen ble han ansatt ved Bodø flyplass, og der fikk vi hilse på ham og familien ved et par anledninger når vi var på gjennomreise, og vi får regelmessig julehilsen. For tiden har han permisjon fra Bodø flystasjon mens han tjenestgjør ved Svalbard Lufthavn. Han er således igjen på gamle trakter.

Arbeidsrutinene ved sykehuset var som ved andre små sykehus. Vi startet ved 8-tiden, gikk visitt til de pasienter som var innlagt og fikk rapport om det hadde vært noe spesielt i løpet av natten. Verkslegen hadde døgnvakt og måtte være tilgjengelig til enhver tid om det skulde hende en ulykke i gruvene eller andre steder ved anlegget. Gikk jeg en tur på ski f.eks. måtte jeg si hvor jeg aktet å gå og helst holde meg innen synsvidde fra Longyearbyen. Skulde noe inntreffe, var det en avtale at de skulde heise et hvitt flagg i stanga som jeg da kunde holde øye med. Når min assistent Bertelsen var tilstede, kunde det dog lempe litt på dette.

Når visitttrunden om morgenen var unnagjort, tok vi imot polikliniske pasienter. Alle ansatte hadde fri legehjelp. Jeg kan ikke erindre at vi tok betaling av andre heller, så som fangstmenn og fiskere som kom innom. Ettersom jeg hadde tannlegeutstyr og materialer med meg, ble det også til at jeg reparerte og laget nye tannproteser, plomberte og trakk tenner. Bertelsen stod gjerne for innhenting og sortering av pasientene fra venteværelset. Når det var en tann-pasient det gjaldt, kom han gjerne inn og sa: «Det va' teinner.» Pasienten ble da vist bort i tannlegestolen. Materialer til tannbehandling hadde jeg tatt opp på egen kostnad. Det ble derfor tatt betaling av pasienten som vederlag for disse utgiftene.

En eller flere ulykker i gruvene pleide gjerne å inntreffe i løpet av en vinter. Det kunde være stein som løsnet fra «henget» eller uhell under transport. Værst var det om det oppstod eksplosjon og brann i gruva. Dette hendte 1. april 1941 i gruve II. Fire av arbeiderne ble gassforgiftet og omkom, til tross for gassmasker og surstoffapparat. Verkslegen ble tilkalt for å se på de tilskadekomne og hjelpe til med

opplivningsforsøk. Søster Gudlaug tappet en halv liter blod av stiger Lofthus, far til en av de omkomne, tok blodflasken inn på barmen for å holde den varm, labbet over myra i vinterkulden og natta og opp med fjellheisen til gruva. Vi satte inn det blodet vi hadde, men også det var forgjeves. De omkomne ble bragt ned til sykehuset, og neste dag kunde jeg fremdeles observere den karakteristiske rosa ansiktsfargen som står omtalt i lærebøkene hos oss for kullstoffforgiftning. En av de andre tilskadekomne fikk åndenød og psykotiske anfall etter ulykken. Han ble dimittert utpå våren og sendt ned til Norge.

At det ikke omkom flere denne gang, skyldes nok den ting at det fantes en reserveutgang fra gruva som stigeren Rugås og eldre arbeidere visste om. Den benyttet de og kom seg i sikkerhet ut av gruva.

Hundekjøreren Sørensen, som passet hundespennet der oppe, ble sammen med en annen sendt til Barentsburg for å låne mer sikkerhetsutstyr av russerne, samtidig som de også hentet reserver fra Sveagruva. Det lyktes imidlertid også å få surstoffapparat o.a. utstyr fra Norge med tyskernes hjelp. Et tysk fly gjorde en dristig landing på isen på Bay'en, ved siden av at det også ble sluppet noe ned i fallskjerm. Den 25. april ble det meldt at brannen var slukket.

Når det inntraff dødsfall på Spitsbergen i løpet av vinteren, ble liket lagt i spesielle sinkkister og ble liggende til første båt kom opp om våren.

Det var også vanlig at gravide ble sendt ned til Norge før kommunikasjonene ble avbrutt senhøstes. Vi så helst at vi slapp ekstra belastninger med fødselshjelp om vinteren.

Denne høsten var det en av brakkesjefene som ikke hadde sagt fra om graviditet og heller ikke kommet til svangerskapsundersøkelse før våren 1941. Da fantes det betydelig mengde protein i urinen og hun ble satt på diet og fulgt opp fra uke til uke. Til slutt ble hun innlagt på sykehuset da det kom tegn på svangerskapsforgiftning. Det ble så forsøkt å fremskynde fødselen. Dette førte heller ikke fram. For å undgå anfall av svangerskapsforgiftning, ble det gjort istand til å foreta keisersnitt. Ekstra sykepleiehjelp ble tilkalt for å ta seg av barnet. Søster Randi ble eslet til denne oppgave. Operasjonen foregikk under eter-narkose, så barnet var også halvt bedøvet da vi fikk det fram. Alt gikk imidlertid bra. Jeg kan huske at jeg som student hadde fulgt godt med da professor Sunde ved Rikshospitalet hadde demonstrert utførelsen av keisersnitt. Det kom godt med, men likevel var det litt nifst å se de store blodkar jeg måtte skjære igjennom, da den bukende livmorveg-

gen bød seg fram i operasjonsfeltet. Det var stor glede for alle parter da inngrepet var vel over. Barnet ble ved dåpen kalt BJØRN til ære for Svalbards dyrekonge.

Vi hadde ellers bare en fødsel denne sesong. Det var kona til telegrafassistenten som nedkom med et velskapt pikebarn. Ellers hadde vi endel spontanaborter. Ved abrasio av disse ble det benyttet evipan intravenøst. Dette preparatet var nytt på den tid, så jeg var litt utrygg ved bruken av det. Ved operasjon av blindtarmbetennelse, som vi hadde en del av, ble ryggmargbedøvelse benyttet. Det hadde jeg bedre erfaring med fra Røros sykehus. Likevel fikk jeg en støkk under den siste blindtarmen vi tok der oppe. Det var en pike på 15-16 år som fikk pustebesvær da det viste seg at anestesen hadde nådd helt opp til brystet. Det var bare å tippe fotenden av operasjonsbordet ned og hodestykket opp og hjelpe til med litt manuel respirasjon, så ordnet det seg etterhvert og operasjonen kunde gjennomføres.

Påsken 1941 ble også opplevelsersrik. Vi feiret påsken med fest i Messa påskeaften. Påskedag ble det arrangert skirenn der også verkslegen deltok og forøvrig ble nr. 2 i sin klasse. Ved innkomst til mål kom det beskjed om at en av formennene (Pedersen) hadde fått akutt magesmerte og var bragt til sykehuset mens jeg var ute i løypa. Han hadde tidligere vært plaget med dyspepsi og hadde kvelden i forveien nytt en del alkohol. Perforert magesår var derfor den rimeligste diagnose, så her var gode råd dyre. Hans kone satte seg bestemt imot operasjon til å begynne med, men roet seg ned etterhvert da det ble gjort klart at det neppe vilde være noe alternativ, om pasienten skulde overleve. Dette var også noe jeg ikke hadde stått overfor tidligere, så jeg konsulterte læreboken for sikkerhets skyld. Der stod det at den enkleste metode var å sy igjen såret utvendig på magesekken, uten å fjerne en del av magesekken. Det primære mål var da å finne perforasjonen. Min kone assisterte «i såret», og da vi var kommet ned til magesekken og løftet litt på denne, ropte hun plutselig: «Der er det.» Det var ingen tvil. Perforasjonen var lokalisert til forsiden av kanaldelen og således lett synlig og tilgjengelig. Intet mageinnhold kunde finnes i bukhulen, og det som måtte være der, var trolig desinfisert av alkoholen, håpet vi. Såret ble snurpet sammen etter oppskriften og tilheiling og konvalesens forløp uten komplikasjoner. «Du redda livet mitt den gongen», fortalte Pedersen meg ved flere anledninger senere. — Det var nok en trøst å høre, men like trist var det likevel når det hendte at en ikke greide å redde pasienter. Dette var før penicillinets tid, men

sulfa var nylig kommet på markedet. Erfaringen med dette preparat var sparsom og effekten ofte liten. Ble det bukhinnebetennelse eller lungebetennelse, gikk det gjerne galt. Det hendte således med to av de pasientene som døde denne vinteren.

Sinnsykdom forekom ikke denne sesongen med unntak av den foran nevnte gruvearbeider som ble kullosforgiftet og fikk hallusinasjoner som følge av det.

Geografisk sykdomspåvirkning på Spitsbergen, finns det? Jeg observerte at spontanaborter forekom der oppe i tilfelle hvor sånt ikke inntraff under opphold på kontinentet. Dessuten kunde det klages over søvnproblem i forbindelse med lys og mørketid i polaregne.

Det var en utstrakt selskapelighet for de som hadde sin familie der oppe. De forskjellige yrkesgrupper og skikt i gruvesamfunnet holdt vanligvis sammen. Det var også en del felles arrangement ved de store høytider, så som jul og påske. Så var det solfest første søndag etter 11. mars da man ventet at sola skulde vise seg etter vintermørket. Den 8. mars var «soldagen». Da skulle sola skinne på sykehustrappa. I forbindelse med konkurranse i miniaturskyting var det skytterfest. Denne vinteren vant verkslegen 1.premie på liten skive og 2.premie på normal skive og hentet seg dermed to sølvpokaler. Det var skyteaftener (trening) hver tirsdag med ertesuppe etterpå. Både damer og herrer deltok. Salongrifle var nesten alle-mannseie. Banen var 15 meter og man benyttet ekenøtt-patroner.

De forskjellige foreninger pleide å lage istand en fest i løpet av vinteren. Turnforeningens fest var velkjent. Festen i sangforeningen ble gjerne laget som en revyforestilling. De drivende krefter i turnforeningen var Rikard Knutsen og Evald Hansen med Else Berthussen og andre som gode støtter. Jakob Nygård var dirigent for sangforeningen gjennom mange år. Han var også forfatter av viser og revytekster, utmerket assistert av Charles Lund fra Harstad både med tekster og oppsetting og utførelse av forestillingene.

Så var det kirkeforeningen som arbeidet for og planla sammenkomster i kirken. Under søndagsgudstjenestene var Jakob Nygård også organist. Kinoforestilling var det gjerne hver lørdag og søndag med dans på Femma etterpå. Det gikk ord om at det kunde være litt knobbing og slossing i den forbindelse, men denne vinteren hørte jeg ikke om noe slikt. — Odd Solheim var pianist i et orkester som var i virksomhet i alle de år han var der oppe før krigen (1940). Det kunde være opp til 12 medlemmer enkelte år. Jakob Nygård og Hans Lund spilte

klarinet. I stumfilmens dage satt orkesteret bak teppet og spilte til filmene.

Dampbad og dusj var det hver fredag for damer og lørdag for herrer med øl (bade-øl) etterpå, der sangen om Baldrian til sine tider kunde høres gjennom veggene. Det fantes også et lite badebasseng på ca 3x7 m der en kunde ta noen svømmetak. Det var oppvarmet med spillvann fra kraftstasjonen.

Denne vinteren (1940-41) var det ingen regulær avis. «Mørketidende» ble startet tidlig i 20-årene. Opphavsmannen er meg ukjent, men det var en håndskrevet sak — protokoll — vanligvis en gang i måneden i vintertiden. Redaktørjobben gikk på omgang. «Svalbardposten» kom etter krigen.

Lørdagene var vanligvis de store dager for selskapslivet i Longyearbyen, og det het seg at man ikke var i seng fra lørdag morgen til søndag morgen. Da gikk de siste hjem. Til våre festlige sammenkomster var det vanlig å trekke i blådress når det gjaldt karfolka. Kvinnene hadde gjerne to kjoler som de byttet på. For å komplettere garderoben måtte man til Norge. Det var ikke hvert år en kom dit, og slett ikke nu i krigstid.

Sel-loffer og alke-egg, eventuelt måsegg eller ærfuglegg var en spesiell traktering en kunde by på der oppe. Somme drev med jakt på sel og rype. Andre drev med fiske, særlig med garn, og kunde få sjørøye på Bayen. Tok de en tur til Lagunen, kunde det bli store fangster.

Det fantes hytter både innover i Adventdalen og utover langs fjorden. Dit kunde en dra på ski eller dra med hundespenn, ettersom en hadde høve til. For vår del ble det bare fotturer, f.eks. utover til Nettet der vi besøkte John Lund i sommerhalvåret når det var snøbart. Ute på stranda mot Nettet var det en ternekoloni som holdt til. I rugetiden holdt ternene et skrekkelig spetakkel og var veldig aggressive når vi gikk i fjæra og fulgte sjøkanten utover. De kunde stupe rett ned i hodet på oss, og vi fikk det råd å holde en staur eller ei bordfjøl over hodet mens vi passerte ruge-området.

Våren 1941 tok jeg en skitur utover isen på Bay'en. Jeg gikk vel en mils vei utover forbi Nettet og kulltippen og ut mot «Udalen». Rifla hadde jeg med. På veien tilbake til Longyearbyen krysset jeg friske bjørnespor som kom i retning fra Revneset på andre siden av fjorden mot Hjorthavn og inn mot bukta utenfor Nettet. Bjørnen var blitt observert av folk på land og var blitt skutt med salongrifle, fikk jeg senere høre.

En annen bjørnehistorie fra samme våren kan jeg også berette. Det var ikke forbud mot bjørnejakt på den tid. Min assistent Bertelsen ble med en slede-ekspedisjon til Sveagruva der det lå et mannskap for vedlikehold. På turen fra Svea til Longyearbyen skjøt de også en bjørn. Noen dage etterpå kom Bertelsen opp til sykehuset og viste fram en ca 20 cm lang fingertykk beinspik og spurte meg og sjukesøstrene om vi kunde gjette hva slags trofe dette var. Ingen av oss kunde det. Han fortalte da at dette var en særs viktig kroppsdel på den hanbjørnen de hadde skutt på Svea-turen. Det anatomiske navnet var OS PENIS, og han mente det skulde la seg gjøre å få laget et sigarettmunnstykke av dette klenodiet. — Dermed kom jeg til å lære litt anatomi også på Spitsbergen. Selen har en lignende innretning.

Fangstmenn som overvintret på Spitsbergen kom gjerne innom Longyearbyen på veg til og fra fangstområdet sitt. Jeg hadde forbindelse med en av dem som solgte oss et par hvitrevskinn sommeren 1941 før vi ble evakuert til U.K. Denne vinteren var det ingen idrettsutveksling eller konkurranse med russerne som holdt til i Barentsburg. Det var 2-3000 russere på Spitsbergen, ble det sagt, mens det var bare noe over 1000 nordmenn der oppe.

Om sommeren pleide bergmesteren, Aasgaard, å komme på inspeksjon til gruvebyen. Dette året ble han forhindret i å reise tilbake til Norge. Marlow var sysselmann på Svalbard på den tid og hadde opphold der hele året, tildels sammen med sin engelskfødte frue.

Denne første krigssommeren på Spitsbergen ble det aktuelt å skaffe mest mulig kull ned til Norge. Svea-gruva ble derfor aktuell igjen for regulær drift, og det ble sendt folk dit bort med det formål å se etter hva som trengtes for å sette igang. Søster Tordis ble med for å vurdere den sanitære del av projektet. De reiste med båt i august da det pleide å være farbart inn fjorden.

Verkslegen kom i egenskap av sin stilling i kontakt med de fleste arbeidere og funksjonærer der oppe. Vi hadde bl.a. en russer som het Prioroff og som arbeidet på kontoret i Longyearbyen. Han var flyktning fra den russiske revolusjon, ble gjerne benyttet som tolk og snakket et godt forståelig norsk. Odd Solheim som også arbeidet på kontoret og som etter krigen ble sjef for SNSK's Harstad-kontor, fortalte at Prioroff var en rolig og sindig mann og hadde en egen lunn måte å være på. Når han forstod at noen ville «slå i han en plate», pleide han å si: «Å, det e' spekulasjon». Han uttalte ordet med trykk på a'en. Prioroff var en del plaget av astma-bronkitt og døde på et sykehus i

England under krigen, etter at vi alle var blitt evakuert dit i september 1941.

En annen av de lune menneskene der oppe var runde, joviale Louis Torjussen, en Stavanger-mann som var bokholder og gift med søster Randi. Det sterkeste uttrykk han kunne tillate seg å bruke når noe var riktig ille, var «Pille-menn». Både han og Randi er borte nu, men vi har kontakt hver jul med Kari, deres eneste datter.

Vinterforsyningen av kjøtt og fisk ble oppbevart i en gruvegang der det var fin kjellertemperatur, men ikke kuldegrader om sommeren. Det kunde derfor ikke bli snakk om å oppbevare annet enn salt fisk eller tørrfisk. Fersk fisk kunne en bare få i sommerhalvåret når det var båtforbindelse. Kjøtt derimot kunne henge vinteren igjennom i gruva. Utpå våren hendte det nok at en måtte skjære bort en del av kjøtt-skrotenne, særlig det ytre lag. Men jeg hørte aldri om at det ble servert bedervet mat. Dette året hadde man gått igang med å bygge et kjølelager nede ved sjøen i nærheten av landgangsbrygga. Lageret stod ferdig høsten 1941 på den tid da vi ble evakuert. Det fantes imidlertid også rikelig med hermetikk på lager, tildels også hermetiske grønnsaker, f.eks. asparges. Det kunde en få til forskjellige høytider, så som jul og påske f.eks. De familier som hadde barn, fikk en rasjon melk daglig gjennom hele året. Gruveselskapet hadde ansatt egen fjøsrøkter, en trønder som også hadde sin familie med seg til Spitsbergen. Fjøsbygningen var stor nok til 6-7 kyr, 8 hester og ca. 150 griser. Hestene ble benyttet i renovasjonstjenesten og om vinteren også til is-kjøring.

Denne vinteren fikk en av ung-kyrne trommesjuka og doktorer ble spurte om råd og hjelp. En spritblanding med sodavann var et gammelt husråd i sanne tilfelle. Vi fikk bevilget en liter 96% sprit og jeg og Bertelsen gikk ned til fjøset for å se om vi kunde være til noen hjelp. Fjøsrøkteren var nok den som kunde mest i dette tilfelle. Han blandet medisinen i ei flaske som han holdt inno munnviken på kua og heldte på idet han samtidig holdt hodet opp slik at kua bare måtte svelge unna. Medisinen hadde ingen umiddelbar virkning, selv om vi samtidig drev og masserte den utspilte vomma. Dyrleger brukte et instrument de kalte trommespyd, ble vi fortalt. Det kunde settes inn i den luftfylte og utspilte vomma for å tappe ut gassen som hadde samlet seg. Det vi kunde tenke oss å anvende, var en troikar som brukes til punksjon av kjevehulen ved sinusit. Et slikt instrument hadde vi på sykehuset, og det ble hentet. Vi gjorde et par forsøk, men kua bare bykste til slik at instrumentet bøyet seg ved skjef tet. Det tjukke skinn

på kua var vanskelig å komme igjennom, så vi ga det opp. Vi spædde på med litt mere medisin med jevne mellomrom, og post eller propter friskna beistet til, enda om hun bare hadde fått en halv flaske 96. Det som var igjen på flaska, fikk røkteren til eget bruk. Han hadde stått i med kua i nærpå 24 timer, så vi unte han det så vel. Flere oppdrag som dyrlege ble det ikke den vinteren.

Det ble ikke flere overvintringer for mitt vedkommende. I september 1941 ble bosetningen på Spitsbergen evakuert. Det første varsel fikk vi om formiddagen 31. juli. Da kom det et par fly innover Adventdalen. Vi regnet med at det var tyske fly på rekognosering, men da de kom nærmere viste det seg at de ikke hadde hakekors under vingene. De hadde runde ringer — de måtte være engelske. Det var en solvarm dag. Min kone og jeg sammen med et par venner var ute på en tur. Plutselig oppdaget vi to rare flekker ytterst i Isfjorden. Mens vi stod og betraktet dem, så vi at de ble større og større samtidig som de kom nærmere. Det tok ikke lang tid før vi kunne se at de hvite flekkene var fossen om baugen på to krigsskip — to jagere på full fart inn fjorden. Vi snudde umiddelbart, men før vi kom til Nesset var fartøylene allerede klappet til kaien og marinesoldater satt på land i Longyearbyen. Ombord var det også en norsk liason-offiser, løytnant Tamber, samt en norsk menig. Formålet var vel å sette seg fast på Svalbard, og da måtte sysselmannen nøytraliseres. «Dette må jeg nok rapportere til Tromsø», sa sysselmannen. Det var ensbetydende med at tyskerne ble underrettet. «Gjør De det», sa engelskmennene, «så skyter vi deg». «Gjør jeg det ikke, så skyter tyskerne meg», svarte sysselmannen, «så det blir ett fett». Enden på visa ble den at sysselmannen ble «avsatt» og satt under bevoktning av løytnant Tamber og den norske marinesoldaten, mens sjøstridskreftene trakk seg ut av Isfjorden. Det ble etterhvert klart at Spitsbergen ikke skulde besettes, men at vi istedet skulde evakueres til England. Dette var nok ingen god løsning sett fra gruveselskapets side. Alt vilde forfalle i gruvebyen når vedlikehold opphørte. Men først skulde russernes gruvebefolkning i Barentsburg sendes hjem til nærmeste havn i Murmansk. Når det var gjort, ble det vår tur om ca 14 dage, eller mer.

Imidlertid gikk telekommunikasjonen til Norge «som normalt». Det ble gitt vanlige rapporter om produksjon etc., og varer ble bestilt for vinteren. De lastebåter som hadde tatt inn last, ble utsatt for forsinkelser, og de som etterhvert kom opp, ble losset og lastet og lagt for anker. Da de endelig fikk lov å gå, ble de dirigert til Island.

En av de båtene som kom opp, var isbryteren «Isbjørn». Denne båten var tidligere på året blitt kapret av en del foretaksomme gruvearbeidere og tvunget til å gå mot England. Kaprerne var imidlertid lite navigasjonskyndige og ettersom de tok en nordlig rute og kom ut for storm og sjøsyke og isvansker, måtte de la kapteinen overta kommandoen igjen. Han tok båten inn til Bjørnøya og derfra til Tromsø der kaprerne ble tatt hand om av tyskerne. Seks av de 8 ble skutt, fikk vi senere vite. Kapteinen på Isbjørn hadde derfor ikke noe godt rykte blant «busen» i gruva, selv om det også het at han måtte gå inn til nærmeste havn på grunn av skort på brensel til fyren. Om dette er riktig skal være usagt.

Under disse forhold var det selvsagt ikke aktuelt å bryte kull i gruvevene. Ettersom lediggang (og brennevin) er rota til alt ondt, så ble det også sådd en spire i vår menige marinesoldat. Han var utstyrt med pistol i beltet og skulde være løytnant Tambers oppasser og håndgangne mann under den midlertidige okkupasjon av gruvesamfunnet, inntil evakuering kunne finne sted. Et tysk fly kom på rekognosering etter at alle marinefartøy hadde forlatt området. Noen av kullbåtene lå for anker, andre lå ved kai, og alt så normalt og fredelig ut. Vi var heldige sånn. Løytnant Tamber våget seg ikke ut under flybesøket. Ingen uniformer eller militær aktivitet måtte observeres i Longyearbyen. Hans oppasser ble også holdt innendørs. Men en kveld etter at oppasseren hadde fått høre historien om Isbjørn og etter at han sammen med gode kompisar på land, hadde drukket seg mot til, gikk han med sin pistol ombord på Isbjørn som lå ved kai, for å ta seg av den, etter hans og de andres mening, forræderiske kaptein. Det endte med at halvparten av vår okkupasjonsmakt måtte avvepnes og settes i husarest. Alle viste imidlertid sin loyalitet mot løytnant Tamber som nu alene var guvernør av Spitsbergen. At stemningen også var jovial kunne en slutte av den ting at løytnanten en silde aftenstund kunne observeres til hest ridende gjennom Longyearbyens hovedgate innhyllt i den norske marines kappe eller toga.

Vi hadde fått ca 14 dage på oss til å pakke og gjøre oss reiseklar. På denne tiden regnet de med å kunne evakuere den russiske befolkningen som arbeidet i gruvebyen Barentsburg. Alle lagre av forsyninger som kunne brukes av oss eller våre allierte, skulle tas med. Grensen for personlige eiendele ble satt til 200 kg. Ski og skytevåpen ble innlevert og registrert. Det skulle til de væpnete styrker i U.K. Det ble med tid og stund taksert og betalt. Alle fangstmenn fikk også be-



Evakueringen er i gang. Folk samler seg ved bryggen. Ved bryggen ligger visstnok isbryteren «Isbjørn» og lenger ute på redan et par lastebåter med kull.

skjed om å melde seg i Longyearbyen såvel som mannskapene på fyr- og telegrafstasjonene på Spitsbergen. Alle skulde evakueres. Fangstmennene hadde med seg skinn og pelsvarer som de fikk ta med til U.K., eller solgte til de av oss som var kjøpelystne. Hunder og andre husdyr måtte avlives før vi dro, og det slaktet som kunde brukes, ble tatt med. Hestene skulde dog spares inntil videre. De måtte brukes til kjøring og godstransport helt til siste dag. Flere familier måtte reise fra mange verdifulle og kjære ting. Legefamilien etterlot seg således en ny støvsuger, et kinesisk kaffeservise anskaffet gjennom en venn som var maskinist på en båt som gikk på Østen, en del bøker etc.

Sykehuset måtte også fungere inntil videre. Men så en dag, det var den 25. august 1941, var det i løpet av natten kommet allierte tropper til Longyearbyen. Min assistent, Sevald Bertelsen, kom ut på sykehus-trappa om morgenen og fant at en del militære personer holdt på med et eller annet utenfor. Han følte trang til å være hyggelig og prøvde seg med noen engelske velkomstord. Da kom det klart og greit på ekte

Harstad-dialekt: «Nei, du Sevald Bertelsen fra Harstad, du behøve ikkje å snakke engelsk te mæ.» Det var hans gode venn og nærmeste nabo fra hjembyen, daværende fenrik Per Johannes Frøili, som var sendt med den kanadiske militærkontingent som liasonoffiser. Han var året i forveien kommet over til U.K. med båt fra Vesterålen. — Det var også bra at det viktigste av utstyret i sykehuset ennå var intakt, for en av de første dagene etter kanadiernes ankomst, ble en av mannskapene innlagt og operert for blindtarmbetennelse av sjefen for sanitetsenheten, captain Andrews. Han hadde sitt eget hjelpepersonel, men søster Gudlaug som var kjent i huset, ble også med for å assistere. En av de andre sjefene i ekspedisjonen til Spitsbergen var lt. col. Playfair. Vi kom alle til å reise med samme båt, M/S Empress of Canada, over til England.

Etter denne siste operasjon på Longyear City Hospital ble utstyret demontert og pakket i kasser. Det gjaldt operasjonsbord, røntgenapparat o.a. større ting, samt instrumenter etc. Søstrene som skulle stå for pakking og merking av sanitetsutstyret, så seg litt forbalt på de karfolka som var blitt tildelt og satt til å hjelpe til med å skaffe kasser og spiker etc., og som ikke tok oppgaven alvorlig nok, men også vilde feste litt disse siste dagene. Det ble gjort med den følge at arbeidskapasiteten ble betraktelig redusert mens søstrene ble mer og mer frustrert. Søster Olga, som var kommet opp som avløser i løpet av sommeren, foreslo som mottrekk at de skulle prøve samme medisin og taktikk. De drakk seg pirum, ble syk og elendig. Da skjønnte karfolka at nu var det alvor. Dagen derpå ble derfor en god arbeidsdag, de følgende dage likeså, og alt utstyret kom med på flyttelasset.

Kanadierne hadde satt opp vakt og maskingeværposter på strategiske steder i byen. Heldigvis kom ingen tyske rekognoseringsfly innom på denne tiden. Like etter kanadiernes ankomst ble det kalt sammen til et orienteringsmøte i funksjonærmessa, der evakueringen ble nærmere drøftet og planlagt. Ved 12-tiden om natten ringte stiger Charles Lund, som da kom av skift, og ga beskjed om at det hadde vært innbrudd i brennevinlageret i Sverdrup-byen og at det nu bare var fulle folk der. Ved inspeksjon bl.a. av direktør Sverdrup viste det seg at det var blitt stjålet ca. 450 flasker brennevin, muligens for å feire våre alliertes ankomst. Man hadde inntil da vært forholdsvis gavmild m. h.t. utdeling av kvoten, men etter dette ble all utdeling av brennevin stoppet.

Det ble arrangert en gudstjeneste i kirken før vi tok farvel med



*Det var blitt satt i land militært personell for å overvåke evakueringen.
Den britiske marine tok også del i en gudstjeneste i kirken.
Her sees marinefolk på veg fra kirken.*

Spitsbergen, og avreisedagen ble omsider satt til morgenen den 2. sept. Det ble imidlertid flere forsinkelser utover dagen og noe fast klokkeslett for embarkeringen var vanskelig å gi. Det ble derfor avtalt å ringe med kirkeklokka når alle skulde bryte opp og dra ned til kaia. Dette skjedde ved 17-tida, så det ble en sen kveld før vi kom ombord. De som hadde små barn, hadde ikke regnet med at det vilde bli nødvendig med flere måltider på land før avreise. Det ble derfor skaffet til veie en del kjeks og brus. Dette førte til at småbarna tisset på seg og ble våte, og det ble kaldt og utrivelig å stå i kø og vente.

Først ble vi tatt ombord i en jager (destroyer) som kunne legge til kaia. Den bragte oss ut til neste etappe, krysseren Aurora, som lå ute i Isfjorden. Denne båten tok oss ut til transportskipet, Empress of Canada, et turistskip på 22000 tonn. Ombord på destroyeren var det altfor trangt til at man kunne få noen forpleining eller servering. Det ble det råd med ombord på Aurora. Der ble det servert varm kakao og

ferske boller idet vi kom ombord, og det kunde byttes tørre bleier på ungene. Vi ble også kjent med det moderne interkommunikasjonssystemet ombord. Plutselig skar intercom'en inn: «Doctor Myrhaug, Doctor Myrhaug», gjallet det over hele båten. Jeg ble kalt opp for å hjelpe til med et eller annet som gjaldt de evakuerte. — Så gikk ferden videre utover fjorden til Empress of Canada. Vi hadde måttet bruke leider for å komme fra destroyeren og ombord i Aurora, men over til transportskipet gikk det svært greit. Det ble sen kveld og natt før vi kom til ro ombord. Det var over 1000 mennesker som forlot Spitsbergen og alle hadde bagasje, ofte mer enn de kunne bære. Men mannskapene ombord var svært hjelpsomme, og vi ble plassert i lugarene «etter rang og verdighet», fikk vi inntrykk av. Ikke alle var like begeistret for det. Slik tok vi ut på reisen mot det ukjente.

Ekspedisjonen hadde et eget lasteskip med for større bagasje og utstyr som ble evakuert, selv om en del også gikk med kullbåtene og dermed havnet på Island.

På den aktuelle evakueringsdagen var det bare en mann fra arbeidsstokken der oppe, en gammel-ungkar fra Sogn, som gjemte seg bort og ble værende igjen i Longyearbyen. Da tyskerne omsider kom opp til Spitsbergen, ga han seg til kjenne. Vi hørte senere over den norske radio hans egen versjon og begrunnelse for å bli «etterglemt».

Etter at befolkningen var evakuert, ble det tilbake en liten styrke av kanadiere. Disse skulle påta seg å avlive hestene som ble benyttet til varetransport helt til siste dag. Ingen av folkene i Longyearbyen ønsket å påta seg den oppgaven. Dessverre synes det som kanadiernes avlivning var mindre human. Da nordmennene kom tilbake i 1942, fant de hestekadavre spredt over hele Longyearbyen, helt inn til Isdammen. Det kunne tyde på at hestene var blitt skutt under flukt.

Etter at vi var blitt evakuert, ble det satt fyr på kullhaugene på Neset. Det dreiet seg om ca. 130.000 tonn kull.

Resten av krigen tilbrakte jeg i England. Jeg gikk i land på Honnørbyggen i Oslo 7. juni 1945. Familien kom hjem først ut på høsten.

Trikinose i Arktis

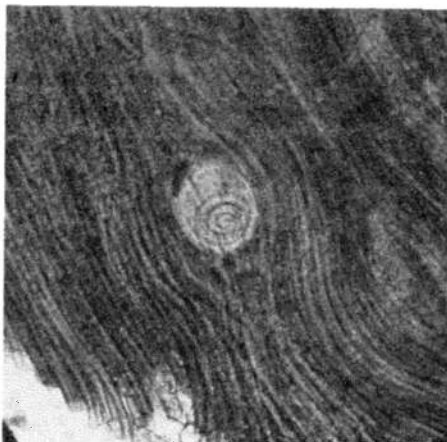
av Bjørn Kjos-Hanssen

Beretninger om menneskers opphold i Arktis inneholder ofte dramatiske beskrivelser om lidelser av forskjellig slag. Disse sykdommer ble ofte tolket som mangelsykdommer. Denne artikkelen behandler bl.a. trikinens utbredelse i Arktis, overføringsveier og i hvilken utstrekning trikinosen kan ha vært en del av det arktiske sykdomskompleks.

Trikinose er en av de tidligst undersøkte parasittzoonoser, d.v.s. sykdommer som kan overføres fra dyr til mennesker. Trikinen ble oppdaget allerede i 1835 av englenderen Owen. Men dens betydning som sykdomsårsak ble først klarlagt av tyskeren Zenker (1860). I nesten hundrede år hersket den oppfatning at det hovedsakelig var svin og rotter som var hovedkilden til trikinose, og at det vesentlig var innen disse dyrearter at trikinene hadde sin livssyklus. Mennesket ble infisert når trikinen kom ut av denne syklus. Det kunne skje når de spiste trikinholdig kjøtt som ikke hadde vært tilstrekkelig oppvarmet.

Trikinen er en rundorm (*Trichinella spiralis* Owen) som er så liten at den neppe kan sees med det blotte øye. Den er den eneste innvoldsparasitt som ikke er avhengig av noen mellomvert eller utviklingstrinn i den frie natur. Hele utviklingscyklus skjer hos samme dyr. Det gjør det mulig for trikinen å eksistere blant rovdyr i den arktiske dravis. Men spredningen av trikinen er avhengig av at en vert blir spist av den neste. Dette skjer som resultat av en tilfeldighet. Trikinen opptrer i 3 utviklingstrinn. Det ene er den såkalte *tarm-trikin* som er det kjønnsmodne stadium. Denne lever en forholdsvis kort tid (et par måneder) i dyr og menneskers tynntarm etter at verten har spist infisert kjøtt. Ved fordøyelsesprosessen i magesekken, oppløses kapselen som trikinen ligger i. De frigjøres til bevegelige ormer som parrer seg i tynntarmen. Den befruktete hunnen borer enden inn i tarmveggen. Her føder hver enkelt hunn tusenvis av levende unger som sprøytes via lymfebanene inn i det store kretsløp. Trikinlarvene blir da ført rundt i kroppen med blodet som transportør. Dermed går de over i vandrestadiet. Nå kaller vi dem *vandretrikiner*. I den tverrstripete muskulatur (skjelettmuskulaturen) borer larvene seg inn i muskeltrådene. Her eter de seg gjennom muskelen på langs til de treffer på en sene

*Muskeltrikin i kjøtt fra isbjørn.
Trichinella cyst in meat from
polar bear.*



(hud eller tungeskin). Ved muskelens endepunkt ruller de seg spiralformig opp (derav navnet «spiralis») og omgis av en kapsel. I dette stadiet benevnes de *muskeltrikiner*. (se fotografi).

Det er disse en leter etter ved trikinkontrollen (skjer ved 50 x forstørrelse). Denne kontroll er påbudt ved norsk lov og omfatter foruten slaktegriser bl.a. bjørnekjøtt (også isbjørn).

I innkapslet stand lever de fleste muskeltrikiner ikke bare like lenge som vertsdyret. Nei, nyere undersøkelser har vist at de kan overleve forråtnelse inntil kadaveret går i oppløsning. Ved forsøk er det vist at trikiner i svinekjøtt dør etter dypfrysing til -20°C i 3 uker. Helt til nylig trodde man at det samme var tilfelle med trikiner i isbjørnkjøtt. Men ved nyere undersøkelser er det vist at disse kan overleve dypfrysing ved 20 kuldegrader i årevis, og ved -70°C kan de i hvertfall overleve i 7 uker. (Bjørn Kjos-Hanssen 1983). Det sier seg selv at dette har overmåte stor økologisk betydning for trikinosens spredning i Arktis.

1934 bør være et merkeår i den arktiske trikinosens historie. Det var nemlig først da en ble klar over at isbjørner i vill tilstand kunne ha trikiner. Det var kanadiere *Parnell* som dette år fant trikiner hos isbjørn i Nord-Canada. Dessverre ble ikke denne oppdagelsen viet tilstrekkelig oppmerksomhet, og derfor hadde danskene store vanskeligheter med å stille den riktige diagnosen ved f.eks. de store trikinose-epidemiene på Grønland i førte-årene. Undersøkelse av arktisk museumsmateriale i København har dokumentert funn av trikiner helt tilbake til århundreskiftet. Og beretninger om trikinoseliknende syk-

domsutbrudd i Arktis i forrige århundrede, tyder på at trikinen kan ha eksistert i Arktis langt tilbake i tiden. (Jensen 1957).

Det var først etter intense studier av trikinosen i Arktis etter siste krig at en oppdaget at trikinens virkelige infeksjonsreservoar var rovdyrene, og at det fortrinsvis var blant disse at trikinen sirkulerte i alle verdensdeler og ikke minst i Arktis. Denne oppdagelsen skyldes hovedsakelig studier av trikinosens utbredelse på Grønland (Thorborg, Roth og Madsen i førti-årene), på Svalbard (Eieland, Thorshaug og Rosted i førti/femtiårene), i USSR (Merkushev i femti-årene) og endelig i Alaska (Rausch i femti/sekstiårene). Med andre ord ble det slått fast at trikinen hadde en cirkumpolar utbredelse i Arktis. Disse systematiske undersøkelser ble gjennomført bl.a. for å finne hvor stor infeksjonsprosenten er hos de forskjellige dyrearter i Arktis.

Isbjørnen

Byveterinær Eieland fant ved en undersøkelse i 1948 trikiner i 7 av 9 undersøkte råsaltede bjørneskinn fra Spitsbergen. Dansken H. Roth og medarbeidere fant ved undersøkelse i 1947-50 24 % positive isbjørn av et materiale på 231, vesentlig fra Øst-Grønland. I Svalbard-området er det foretatt innsamling av materiale fra isbjørn i 2 store serier med ca 20 års mellomrom.

Den første serien ble samlet inn av bl.a. nordmennene Thorshaug, Rosted og Lønø i tidsrommet 1949-54. I alt ble prøver fra 358 isbjørn undersøkt og 55 % av disse var infisert med trikiner.

Den andre prøveserien ble innsamlet av bl.a. Thor Larsen i tidsrommet 1967-70 og omfatter 303 isbjørner. Av disse var 25 % infisert. Noen sikker forklaring på hvorfor trikinprosenten gikk ned til halvparten på disse 20 årene har en ikke. Årsaken må søkes i at isbjørnen i den første periode hadde større adgang til infisert materiale enn i den siste. Thorshaug og Rosted (1956) skriver: «The Spitsbergen area are well known for their abundance of polar bears and that region present a clear picture of the orvalence of trichinosis.»

I Alaska ble det i 1960 påvist 57 % trikinøse isbjørn av et antall på 104.

På Chukotsk-halvøya i Sibir (nær Beringstredet) ble det i 1965 funnet 1 trikinøs isbjørn av 19 undersøkte.

Det som slår en når en ser på antall trikiner /g isbjørnkjøtt / er at det gjennomgående er få sammenliknet med det som en gjerne finner

hos trikinøse svin, rotter og hunder m.v. på lavere breddegrader. Hos disse dyr går antall trikiner/g ofte opp i både 100 og 1000, mens det hos isbjørn som regel er 10 eller mindre. Dette står i sterk motsetning til det store kvantum kjøtt som isbjørnen setter til livs. Det er flere forskere som har heftet seg ved dette. Det er rimelig å tenke seg at en står overfor naturlig eller erhvervet immunitet av hittil ukjent karakter. Eller at trikinstammen i Arktis er mindre infektiv.

Sel

Isbjørnens naturlige byttedyr er sel. En isbjørn må normalt i løpet av sitt liv sette til livs mange hundrede sel. Dette marine pattedyr lever vesentlig av fisk, plankton og bunnorganismer.

I et meget stort undersøkelsesmateriale på 2727 sel i Alaska, Canada og Grønland er det påvist trikiner hos bare ca 1 o/oo. Det er grunn til å tro at trikiner hos sel nærmest er en kuriositet, og er en følge av at fisk og krebsdyr kan ha tjent som transportør av trikinøst materiale. Trikiner kan nemlig ikke utvikle seg i kaldblodige dyr bl. a. på grunn av for lav temperatur i sjøen.

Thorshaug og Rosted fant ingen trikiner i 1556 seler av forskjellige arter i området fra Øst-Grønland til Svalbard i perioden 1949-54. Ved en senere undersøkelse av 236 sel fra Spitsbergen (Larsen og Kjos-Hanssen 1983) ble det heller ikke påvist trikiner. Selen er derfor neppe noe vanlig ledd i den naturlige cyklus av trikiner hos isbjørn.

Hvalross

Denne dyreart er ikke noe vanlig byttedyr for isbjørnen. I Arktis fra Alaska via Grønland til Svalbard er det påvist trikiner i et varierende antall hvalross (1—9%). Hvalrossens naturlige føde er marine bunn-dyr. Men det er også kjent at hvalrossen kan opptre som åtsel-eter. På denne måten kan den få i seg trikinøst kjøtt både fra isbjørnskrotter og kadaver av egen art. Det høyeste tall (9%) trikinøse hvalross ble funnet i Svalbardområdet før 1952, da hvalross ble fredet dette året. Men i de foregående år var det rikelig med kadaver av begge dyreslag.

Polar-rev

Denne dyreart er heller ikke noe byttedyr for isbjørnen. I alle arktiske strøk er det påvist en viss prosent trikinøse rev. Det kan forklares ved at reven dels er kannibal, og dels forsyner seg av rester av isbjørn-

og hvalross skrotter. Det er karakteristisk at polar-rev tatt på slakteplassen for isbjørn på Svalbard (Lønø 1954/55) og i Alaska har spesielt høy trikinfrekvens (67), mens den hos rev som er fanget i områder hvor de ikke har adgang til isbjørnskrotter er bare 1—2%.

Hval

Det er påvist 1 tilfelle av trikiner i en hvitfisk (tannhval, *Delphinapterus leucas Pallas*) i Alaska. Dette er det eneste funn av trikiner blant mange hundrede undersøkte hval i Alaska, Canada, Grønland, Svalbard og Sibir.

Ved tilsvarende undersøkelser av miljøet omkring trikinøse svin, rev og ville rovdyr på lavere breddegrader, har det alltid latt seg gjøre å finne trikiner hos de aktuelle byttedyr.

Isbjørnens byttedyr er så å si fri for trikiner.

Hvor får da isbjørnen sine trikiner fra?

Etter klassisk oppskrift skulle det være fra byttedyrene. Men etter det som er fremholdt tidligere, er det ytterst tvilsomt om selen bidrar noe vesentlig til isbjørnens trikinose.

I tidens løp er det fremsatt flere tvilsomme teorier som f.eks. at krebsdyr som tilfeldigvis har fått i seg noen småbiter med infisert kjøtt, skulle bringe smitten videre via fisk til sel og eventuelt hvalross. Denne teori har neppe noe for seg da en aldri har funnet trikinøse sel på strekningen fra Øst-Grønland til Sibir, til tross for at minst hver fjerde isbjørn på denne strekningen er trikinøs.

En annen teori går ut på at det er åtsetende sjøfugl som sprer trikinene fra det ene kadaver til det andre med sine ekskrementer. Dette skulle kunne skje fordi muskeltrikinene i visse tilfeller kan passere disse fuglenes tarmkanal uten å bli ødelagt. (Abs & Schmidt 1954). Men denne teori må også være en blindgate da polarreven er en hyppigere gjest på slike åtsler enn isbjørnen, og trikinprosenten hos polarreven i områder hvor det ikke drives isbjørnjakt, er lavere enn den er i isbjørnstammen.

Løsningen på problemet synes å ligge hos isbjørnen selv. Dette dyret har en stor muskelmasse, lang levealder og streifer vidt omkring i Polhavet. Når det nå er godtgjort at trikinene i isbjørnkjøtt tåler polarculde i lang tid, er det grunn til å tro at det rundt i drivisen kan ligge mange trikinfarlige rester av isbjørn.

Det er en rekke forff. (Thorshaug, Rosted, Madsen og Rausch m.fl.)

som tidligere har pekt på at det innen isbjørnstammen finner sted en betydelig grad av kannibalisme som kan spre trikinosen.

Thor Larsen et al. har i trykken (Arctis 1984) en meget fyldig dokumentasjon om «Cannibalism in Polar Bears». Forff. slår her fast at kannibalisme skjer både ved at isbjørnen går til angrep på yngre og svakere isbjørner som de dreper og eter. Til andre tider eter de kadaver av sin egen stamme. Forff. poengterer på samme måte som de foregående at denne kannibalisme kan spre trikinosen innen isbjørnstammen.

Konklusjonen må da bli at isbjørnen er i stand til å holde trikinostammen vedlike blandt sine egne artsfrender uten hjelp av noen andre dyrearter.

Hvordan har trikinen i det hele tatt vunnet innpass i Arktis? For å få svar på dette spørsmål må en se på isbjørnens historiske utvikling (evolusjon). Finnen Bjørn Kurtén (1964) har studert dette spørsmål inngående. Han hevder at våre dagers isbjørn (*Ursus maritimus Phipps*) nedstammer fra den øst-sibirske brunbjørn (*Ursus arctos Behringus*). Denne har før eller under istiden (sansynligvis for mindre enn 100 000 år siden) invadert Polhavet, hvor den relativt raskt har undergått en utvikling og tilpasset seg det økologiske miljø i drivisen. Ut fra denne teori er det naturlig å trekke den slutning at bjørnen har hatt med seg trikinen fra Sibir eller Sentral-Asia, hvor en mener at våre dagers trikiner hos svin har sin opprinnelse (*Trichinella spiralis nativa*, Boev og Britov 1972). Isbjørnens trikinstamme har da simpelthen gjennomgått passasje-podninger fra isbjørn til isbjørn i mer enn 10 000 år. Det har ført til at også trikinen har tilpasset seg det arktiske miljø. Dette har resultert i en felles utvikling av forholdet isbjørntrikin (co-evolusjon) med den følge at muskeltrikiner i isbjørnkjøtt har erhvervet en utrolig motstandsevne mot arktisk kulde (survival of the fittest).

Dette i motsetning til trikinen hos svin som er omtalt tidligere. På den annen side har den arktiske trikin mistet noen av sine egenskaper som ikke er av vital betydning, som f.eks. evnen til å infisere svin (Bjørn Kjos-Hanssen 1983).

Arktis er et spesielt interessant geografisk område for studium av trikinose. Ja, en kan si det så sterkt at på samme måte som f.eks. malaria er en karaktersykdom for tropene, er trikinose hos mennesker og sledehunder karakteristisk for Arktis. I økologisk henseende er det 3 faktorer som har bidratt til dette.

1. Fra naturens side er kjøtt det dominerende næringsmiddel for folk og sledehunder. Ja, Nansen skal ha uttrykt overfor Andrée at «isbjørnen var å oppfatte som et vandrende stabbur.»
2. Energimangelen gjør at kunstig oppvarming er en minimumsfaktor i største delen av Arktis. Derved er det innlysende at den oppvarming av kjøtt som må til for å drepe trikiner svært ofte ikke lar seg gjennomføre. Trikinen drepes når kjernetemperaturen i kjøttet kommer opp på 62—69°C, d.v.s. når kjøttet skifter farge fra rødt til brunt.
3. Urbefolkningens spisevaner. Fra gammelt av foretrekker de å spise kjøttet rått. Navnet eskimo skal angivelig bety folk som spiser rått kjøtt. I dag benevnes som kjent urbefolkningen i Grønland, Nord-Canada og Alaska inuitter.
Erfaringene fra Grønland har vist at det nærmest er umulig å endre folks spisevaner på dette punkt, selv om de vet at de kan risikere å få trikinose. Det er derfor bare trikinkontroll av alt trikinruet kjøtt, som kan forebygge trikinose hos inuittene.

At trikiner spilte noen rolle som sykdomsårsak i Arktis, ble man først klar over i 1947. Det skjedde etter at danske forskere hadde foretatt inngående undersøkelser av noen omfattende mystiske sykdomsutbrudd som hadde herjet blandt inuittene på forskjellige boplasser på Vest-Grønland i de foregående år.

Diagnosen trikinose er ikke mulig å stille for den vanlige mann. Selv leger kan ikke gjøre det med sikkerhet uten spesielle hjelpemidler som hudprøver, blodprøver m.v. Som eksempel på hvor vanskelig det kan være, angis det at i et materiale på 50 trikinosetilfeller som ble diagnostisert på hospital i New York over en viss periode, var samtlige innlagt på hospital med 50 forskjellige diagnoser, hvorav ingen var trikinose.

De forskjellige symptomene er lite spesifikke, men hvert av trikinens utviklingsstadier varsler symptomer som forteller hvor trikinen befinner seg i øyeblikket. Symptomene varierer i intensitet avhengig av infeksjonens styrke.

Tarmtrikinene gir f.eks. sterk diarré med feber i noen uker, og dette stadiet forveksles lett med andre tarminfeksjoner. Frænkell, som var deltager i den svenske polarforskeren Andrée's ekspedisjon, var den første av ekspedisjonsdeltakerne som ble syk, sansynligvis av trikinose. Han måtte stadig vekk på deres vandring i drivisen «fire bukse-

ne». Til sist utbrøt han til Andrée: «Og du poengterte at det ikke fantes bakterier her i polarisen. Du ser jeg holder på å skite meg ihjel.»

Vandretrikinene og muskeltrikinene fremkaller sterke smerter i muskler og ledd som blir ledsaget av slapphet og muskelsvakhet. Disse smerter ble vanligvis tolket som muskelreumatisme eller en form for skjørbuk ell.l.

Vest-Grønland er vel det område hvor trikinosen har vært best undersøkt. Der har årsaken som regel vært trikinøst hvalrosskjøtt. Blir en hvalross fanget, deles kjøttet ut med rund hånd til flere boplasser, og på den måten har man flere ganger kunnet spore opp at det virkelig er kjøttet fra bestemte hvalrosser som sprer infeksjonen. Antall syke har på denne måten ved flere anledninger kommet opp i flere hundrede, hvorav mange døde. I tidens løp har det vært så mange utbrudd av trikinose i forbindelse med fortæring av hvalross-kjøtt at inuittene selv kaller sykdommen «hvalross-syken».

I følge russiske undersøkelser er det et kvalitativt trekk ved den arktiske form for trikinose at disse trikinene er meget følsomme for kjemoterapeutisk behandling med thiabendazole (1969). Før denne tid måtte man bare la sykdommen gå sin gang. I alvorlige tilfeller kan pasienten dø. Kommer de seg, venter det dem en lang rekonvalesensperiode. Mange får varig muskelsvekkelse, simpelthen fordi trikinen har fortært store deler av musklene. Fra en kvinne som døde av trikinose på Grønland fantes ved obduksjon 4 000 muskeltrikiner pr. gram.

Forøvrig tyder beretninger på at det også har vært trikinoseutbrudd med dødelig utgang også blandt nordøstsibirsk befolkning ved Beringstredet. Trikinosen skrev seg fra isbjørnkjøtt. Dette førte til at sovjetmyndighetene innførte forbud mot å spise isbjørnkjøtt.

I de arktiske egne av Amerika er det likeledes konstatert trikinose blant den del av urbefolkningen som lever av marine dyr. Ved forskjellige tester har man funnet at største delen av befolkningen har hatt trikinose på et eller annet tidspunkt. Men indianerne som vesentlig lever av caribou, ga ingen trikinose-reaksjon.

Sledehunder

Disse dyr er den gruppe som overalt hvor det er gjennomført systematiske undersøkelser viser den høyeste infeksjonsprosent. (fra 70—90 %). Det er ganske naturlig fordi hundene fores i meget stor utstrekning med kjøtt fra bl.a. isbjørnskrotter eller hunde-kadaver fra

trikininfiserte dyr. På Grønland er det ikke vanlig å grave ned døde bikkjer. De kan bli slengt hvor det faller. På land blir de gjerne fortært av andre hunder (resirkulering) eller rev. Kadaverne kan også slenges på sjøen hvor de bl.a. kan bli fortært av hvalross. Dette bidrar igjen til den tidligere omtalte «hvalross-syken».

Generelt kan en si at hunder tåler trikiner ganske godt, selv om man har beretninger fra Grønland og Nord-Canada som viser at også hunder kan bli alvorlig syke av trikinose, med døden tilfølge. Resultatet kan bli at hele hundespenn bryter sammen.

Det er grunn til å anta at trikinosen i Arktis, før man ble klar over dens natur, har forvoldt mange lidelser med døden tilfølge blandt polarforskere og fangstfolk.

Kanskje den mest dramatiske sykehistorien i polarforskningens historie, var den skjebne som rammet den tidligere nevnte svenske Andrée ekspedisjonen i 1897. Den bestod av 3 mann: Andrée som var lederen med Frænkel og Strindberg som deltagere. Etter en mislykket ballongferd mot Nordpolen, måtte ekspedisjonen nødlande i drivisen. Ingen visste noe om deres skjebne før restene av ekspedisjonen ble funnet på Kvitøya lengst øst på Svalbard i 1930, 33 år etter starten. Her fant man bl.a. også dagbøkene fra ekspedisjonens deltakere. Disse var ført meget nøye fra dag til dag. På turen over drivisen til land viste det seg at ekspedisjonsdeltakerne ble alvorlig syke, først med stadige diarréanfall som de forsøkte å behandle med opium og delvis morfin. Senere fikk de muskelsmerter, utpreget matthet og tretthet. Etterhvert svant også livsmotet, og da de kom i land på Kvitøya, døde alle 3. På det tidspunkt da ekspedisjonen bukket under, hadde de tilsynelatende alt som de trengte til livets underhold. Av dagboksopptegnelsene fremgikk det at ekspedisjonen under marsjen på drivisen hadde skutt i alt 13 isbjørner som delvis var spist rå. Andrée skriver bl.a. selv i sin dagbok den 21. august 1897:

«I aften var det mitt forslag at vi skulle prøve hvordan rått isbjørnkjøtt smaker. Rå nyrer med salt smaker som østers. Rå hjerne er også meget godt, og bjørnekjøtt spiser man med letthet rått.» Rasjonene som de spiste varierte fra 1/4—1 kg. til dagen avhengig av tilgangen. Men det opplyses ikke hvor meget av disse rasjoner som var varmebehandlet. I leiren på Kvitøya ble det i 1930 også funnet knokler etter isbjørn som var skutt. Noen av disse havnet på Andrémuseet i Gränna i Sverige. Døden hadde på mange måter vært en gåte inntil det lyktes den danske legen Tryde å skrape av noen slintrer med inn-

tørret bjørnekjøtt. Disse prøvene ble bragt til København hvor det lyktes professor Jebsen å påvise trikiner. Dette funn, sammen med dagbøkenes sykdomsbeskrivelser, sansynliggjør at trikinose i hvert fall har vært en sterkt medvirkende årsak til den tragiske slutt.

Man kjenner ikke med sikkerhet til noen tilfeller av trikinose hos mennesker på Svalbard. Men undersøkelse av sledehunder bl.a. fra dr. Odd Lønøs fangstekspedisjon 1953/54 til Zieglerøyene viste at hundene hadde rikelig med trikiner. Det er grunn til å tro at flere av de sykdommene som i tidens løp har rammet sledehunder på Svalbard, kan ha vært trikinose.

Den danske Grønlandsforskeren Lauge Koch var i 1937 sammen med 2 ekspedisjonsdeltakere på en sledereise ved Ellaøya på Grønland. Disse 2 ble angrepet av en meget alvorlig sykdom, som den gang ble antatt å være en slags skjørbuk, men som godt kan ha vært trikinose etter symptomene å dømme. 12 år senere lyktes det å komme i kontakt med en av ekspedisjonens deltakere som da var bosatt på Fyn. Blodprøven av mannen gav fremdeles positiv reaksjon på trikinose. Av dagboken fremgikk det at de 2 menn samt en av hundene var blitt syke noen dager etter at de hadde skutt en isbjørn og spist dens kjøtt. (Jebsen 1957).

Det er videre kjent at tyskerne under krigen hadde innrettet en hemmelig værstasjon på Frans Josefs land. I 1943 måtte hele besetningen flys til Norge da de var blitt alvorlig syke av trikinose etter at de hadde spist isbjørnkjøtt.

Til slutt må det nevnes nærmest som en kuriositet at Nansen og Johansen på sin lange ferd over isen med tilhørende overvintring på Frans Josefs land gikk klar trikinose. For ifølge deres dagbøker skjøt og spiste de i alt 19 isbjørner på ferden.

Summary *Trichinella* in the Arctic

The author gives a historical retrospect over *Trichinella spiralis* in the Arctic as far as we know it among human beings and animals. Our knowledge of this parasite in the Arctic mainly derives from investigations made after World War II. The article gives a survey of the actual percentage occurrence of trichinella among the different marina mammals. It shows that polar bears represent the dominating

reservoir, with an infection rate varying about 25—50 per cent, depending on the geographic area the bear comes from.

Among the different species of animals it is just the polar bear that represents the greatest risk of infection to human beings. Another serious direct threat of trichinella to people in the Arctic is walrus, occasionally trichinella-infected.

The author discusses the natural cycle of trichinella in the Arctic. He excludes seals, the natural food of the polar bear, as a link in this cycle, because infected seals are too few to have more than sporadic effects in this connection. On the other hand, the author supports the view that it is the polar bear itself, through cannibalism, that keeps the trichinella infection going on in its own species.

In the opinion of the author, trichinella came into the Arctic from Siberia before the last glacial period. At that time the brown bear from East Siberia invaded the Arctic and through evolution developed into the polar bear of today.

Trichinella in the Arctic probably descended from *Trichinella spiralis nativa* from Central Asia. This involved a co-evolution through passages from one bear to another by cannibalism for more than 10 000 years. This trichinella has, in polar bear meat, developed a unique tolerance of polar cold by survival of the fittest. On the other hand it has lost some non-vital qualities, e.g. the capacity of infecting rats and swine.

Referanser

- Abs,O.& H.W. Schmidt. 1954. Die arktische Trichinose und ihr Verbreitungsweg. Norsk Polarinstitut, Oslo. Skrifter nr.105. 1-35.
- Andrée's polarekspedisjon 1897. Etter dagboksopptegetninger funnet på Kvitøya 1930. «Med Ørnen Mot Polen». Gyldendal Norsk Forlag 1930.
- Britov V.A. & N. Boev, 1972. Taxonomic status of different strains of Trichinella and the nature of their focal occurrence. Vestn.Akad.Nauk.Kaz. SSR, 1972, 27-32.
- Eieland, E. 1948. Trikinose hos isbjørn. Norsk Vet.Tidsskr. 60, 414-415.
- Jepsen, Aa. 1957. Kødkontroll. Den Kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Copenhagen.
- Kjos-Hanssen, B. 1983. Freeze-Resistance of Trichinella cysts in Polar Bear meat from the high-arctic region of Norway (Svalbard). Acta Veterinaria Scandinavica, 24, 244-246. 1983. Fasc.II.
- Kjos-Hanssen, B. 1984. Trichinella isolates from Polar Bear in Svalbard. Freeze resistance and infectivity in rats and swine. Nord.Vet. Medicine, 1984 in press.
- Kurtén, B. 1964. The evolution of the Polar Bear (*Ursus maritimus* Phipps). Acta zoologica Fennica 108. Helsinki.

- Larsen, T. og Kjos-Hanssen, B. 1983. *Trichinella* sp. in Polar Bears from Svalbard, related to hide length and age. Polar Research, 1983, 1,1,80-. Norsk Polarinstitutt, Oslo.
- Madsen, H. 1961: The distribution of *Trichinella spiralis* in sledge dogs and wild mammals in Greenland. Meddelelser om Grønland, utgivet af Kommissionen for videnskabelige undersøkelser i Grønland. Bd.159 Nr.7.
- Merkushev, A.V. 1955: Rotation of *Trichinella* invasions in natural conditions and their natural foci. Med.Parazit. Moscow 24,2,125-130.
- Ozeretskoykaya, N.N., V.I. Romanova, M.I. Alekseeva, E.V. Pereverzeva and S. Uspenskii: Human Trichinosis in the Soviet Arctic and the Characteristics of the strain of Arctic *Trichinella*. IUCN Publications new series No.16, 1969. Edmonton, Alberta.
- Parnell, I.W. 1934. Animal parasites of North-East Canada. Canad. Field Nat. 48, 111-114.
- Rausch, R.L. 1970: Trichinosis in the Arctic. Chapter XIII in S.E.Goul Trichinosis in man and animals. Charles C. Thomas. Publisher. Springfield, Illinois, U.S.A.
- Taylor, M., T. Larsen and R. Schweinsburg, 1984: Cannibalism in Polar Bear Arctic (in press).
- Thorborg, N.B.: 1948. Trichinosis in Greenland. Acta Path. Microbiol. Scand. 25,4, 778-794.
- Roth, H. 1949: Trichinosis in Arctic animals. Nature, 163, 805.
- Thorshaug & Rosted A.F. 1956. Researches into the prevalence of trichinosis in Arctic and Antarctic waters. Nord.Vet. Tidsskr. 52,11, 475-492.

Redningstjeneste i krig og fred

av Hans Siewers*

Julekvelden 1943, etter en vellykket fest på en skute ute i Søndre Strømfjord, gikk jeg klokken tre om natten på sjøisen innover til flybasen sammen med Bernt Balchen, som var sjef på Blue West — Eight. Han spurte om jeg ville hjelpe ham med å organisere en redningsskvadron for flymannskaper som var kommet i vanskeligheter. Jeg hadde allerede hatt en slik jobb med en Catalina flybåt, som hadde rotet seg bort på innlandsisen.

Tidligere på høsten hadde jeg riktignok søkt om pass og reisetillatelse for å melde meg til tjeneste i Little Norway i Canada, men nå gjorde Balchen en henvendelse til Ole Reistad, som fortalte at de hadde folk nok der borte og at jeg ville gjøre bedre nytte for meg på Grønland. Jeg måtte altså bli der jeg var, og kort etter reiste Balchen over til USA og fikk godkjent planene våre hos general «Hap» Arnold, sjefen for flyvåpenet den gangen. Det var begynnelsen til organisasjonen med det lange navnet: Ist Arctic Search & Rescue Squadron, US Army Corps, Greenland Base Command.

Vi hadde hverken fly eller helikoptere for landing på innlandsisen. Heller ikke motorsleder som var noe tess. Da jeg alltid har foretrukket sleder på langturer — for en kan leve lenge på et hundespenn, men ikke på 100 liter bensin — ble min første jobb å dra nordover langs kysten og kjøpe hunder av grønlenderne. Vi betalte godt — 38 dollar pr. hund og kunne velge og vrake som vi ville. Jeg hadde med meg en hundekjører fra en av Byrds antarktiske ekspedisjoner, og vi kjøpte 120 hunder, antagelig de beste trekkhundene som noen sinne har

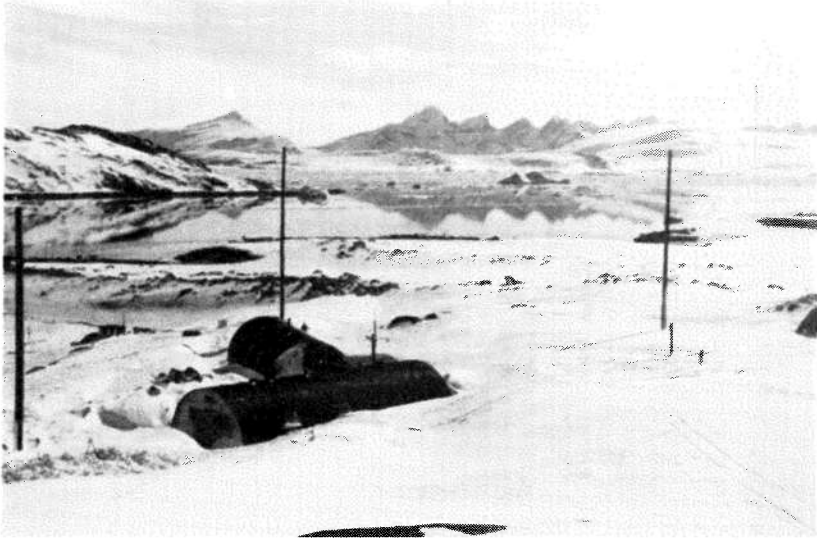
* Hans Siewers er født i Drammen og fikk tidlig interesse for polarstrøkene. I unge år drev han med hundekjøring og var en av stifterne av Drammens Trekkhundklubb, som nylig feiret 50-års jubileum. I 1939 drog han til Østgrønland og drev som fangstmann i Myggbukta — Ellaødistriktet, og da krigen kom var han med i Sledepatroljen sammen med de to Akre-karene og Henry Rudi. Etter etpar år reiste han over til Vestgrønland, og hans møte med Bernt Balchen førte til at han gjennom årene har stått som en av lederne for organiseringen av USAs omfattende rednings- og sikringstjeneste for flyoperasjoner i Arktis.



Hans Siewers med to av sine hunder.

vært samlet på et brett. Deretter rekvirerte vi sledekjørere fra alle kanter, fra Nord-Amerika, Canada, Alaska — pelsjegere, ekspedisjonsdeltagere og andre med arktisk erfaring, så vi var vel den mest særpregede skvadron det amerikanske forsvaret hadde. Heldigvis var vi uavhengige av de militære på basen og hadde som motto: Gjør jobben først og ta skriveriene etterpå. Så lenge vi hadde Bernt Balchen og general Arnold som overordnede, hadde vi ingen problemer med det.

Flytrafikken over Grønland øket voldsomt. Vi hadde hundrevis av fly over nesten daglig. Særlig brukte kortdistanse jagerne ruten fra Presque Island i Maine til Goose Bay på Labrador og til Bluie West One på Sydvestgrønland. Derfra fløy de videre over Keflavik til England. Det varte derfor ikke lenge før vi flyttet hovedoperasjonene for redningstjenesten over fra BW-8 til BW-I, samtidig som en ny red-



Redningsstasjonen Kap Adelaer på Sydøstgrønland.

ningsstasjon ble bygget ved Kapp Adelaer på sydøstkysten, direkte på ruten mellom BW-I og Keflavik. Der var jeg i ett år som sjef, og vi kartla de letteste breoppgangene til innlandsisen, la ut hundefor og merket opp ruter gjennom sprekkområdene. Flyverne fikk beskjed om å holde seg borte fra breer, sprekker og nunatakker, og oftest gikk det bra. Engang ble en gruppe på hele 7 jagere og en B-17 Flying Fortress Bomber ledet på avveier av falske signaler fra en tysk ubåt og måtte gå ned, men etpar dager etter kunne alle mannskapene «walk away from it» og ned til kysten sammen med folk fra redningstjenesten.

Men det var ikke bestandig så enkelt. Midt på vinteren, med stadige stormer, klarte vi ikke å komme frem til et B-17 mannskap. Vi slapp ned mat og utstyr for å holde dem i live, men etter nesten to måneder fløy Bernt Balchen inn med en Catalina flybåt. Landingen gikk bra, men flyet frøs omgående fast i isen. Da det omsider var brukket løs, ble det nødvendigvis så tungt lastet at det ikke kunne komme på vingene, og Balchen bestemte seg da til å gå på ski ned til kysten sammen med etpar av redningsmannskapene.

Om sommeren patruljerte vi utenfor østkysten med motorbåt. Et



Project «Snowman». Inlandsisen 1947.

6-54 transportfly ble meldt savnet, og vi lette etter det i fjorten dager med fly, kystvaktskip og motorbåt, men fant det aldri. Et engelsk bombefly gikk ned i landråken utenfor Kapp Adelaer, men fikk ikke sendt ut nødsignaler. Mannskapet reddet seg opp på et litet skjær, og heldigvis oppdaget Kristoffer Marø på «Polarbjørn» speilsignaler fra dem og fant fire nesten livløse engelske flyvere, som hadde gitt opp alt håp. Han tok dem inn til stasjonen vår, så de kunne hentes med flybåt dagen etter.

Det var andre redningsaksjoner jeg helst vil glemme. Jeg var om bord på den amerikanske kystvaktkutteren «North Star», da det kom melding om at trossert transportskipet «Dorchester» var torpedert fire timers reise unna. Vi fikk ordre om unnsetning at topp speed, men under veis gikk det ubåtalarm, og alt ble gjort klart til å slippe dypvannsbomber. Først i siste øyeblikk oppdaget vi at et snev av hundene våre var bundet til utskyterne og på nære nippet var gått med ned i dypet. Da vi kom frem til «Dorchester» var alt over. Tusen mann var gått ned med skipet, og bare to hundre ble reddet. Lik fløt over alt.

Mot slutten av krigen ble stasjonen vår hjemsoekt av hvalpesyke. En

dyrlege ble hentet over fra Statene, men det var for sent. I løpet av fjorten dager, mistet vi ca. 80 hunder. De fleste av de andre ble delvis lammet og ubrukelige som trekkdyr.

Da krigen var slutt, var jeg en tur over i USA, men utpå høsten var jeg tilbake i Norge igjen. Et års tid etter fikk jeg plutselig en telefon fra Bernt Balchen, som da var blitt sjef for Det Norske Luftfartsselskap. Han ville ha en samtale med meg i Oslo og fortalte at han var blitt tilbudt stillingen som konsulent for en omfattende virksomhet, som var planlagt for Arktis i de kommende årene. Selv hadde han foretrukket å være i Oslo, og nå spurte han om jeg ville ta jobben i stedet. Det endte med at i januar 1947 ble jeg i et møte med general Andersen i Pentagon i Washington utnevnt til arktisk konsulent ved det nyopprettede Headquarters Strategic Air Command (SAC) på Andrews Air Force Base utenfor Washington.

Det var omfangsrrike tiltak som skulle settes i verk. En stor flyplass skulle bygges ved Thule i tilknytning til en rekke varslingsstasjoner gjennom Canada til Alaska. Større ishavsområder skulle kartlegges fra luften og flymannskap spesialtrenes for arktisk praksis og navigasjon. Videre skulle fly utstyres for bruk i polarstrøkene og redningstjeneste med spesialfly organiseres.

Det varte ikke lenge før jeg var på vei til Thule i et artig oppdrag. Et superfortress-fly hadde krasjlandet på en liten, islagt innsjø nordfor i Washington Land, og mannskapet var blitt reddet med et annet fly, men det var en risikabel affære, og i farten var det blitt igjen utstyr og dokumenter, som helst ikke skulle være der. Nå ville ikke SAC risikere enda et fly, og jeg dro da nordover med en eskimo og 16 hunder, men uten telt eller proviant. Vi var ute i fjorten dager, bygget snøhytter for overnatting og skjøt sel til mat for oss og hundene. Eskimoen jeg kjørte sammen med, hadde vært med på Knud Rasmussens lange sledereise fra Thule til Sibir og tilbake til Alaska. Under veis i Washington Land traff vi på Ootan, en av de fire eskimoene, som hadde vært med Robert Peary på den siste etappen inn til Nordpolen. Han var nå gammel og giktbrudden og kjørte ikke hundespann lenger, men om våren ble han fraktet ut til et fuglefjell og satt på en slede og skjøt alker med et gammelt haggelgevær.

Mitt neste oppdrag gikk til Nome for opplæring i arktisk overlevelsesteknikk. Etter noen dagers forberedende trening ble mannskapene kjørt i weaseler noen mil ut på isen i Beringstredet og overlatt til seg selv en ukes tid for å klare seg med det vanlige nødutstyret. Det ble be-

gynnelsen til flyvåpenets arktiske Survival-skoler, som senere ble opprettet i Labrador og på Grønland.

Så gjaldt det permanente fly- og rakettbaser på innlandsisen. Vi drog til BW-8 med spesialutstyrte Dakota-fly, som hadde kombinert understell ski/hjul, så vi kunne ta av og lande både på bar bakke og sne og is. Dessuten kunne vi bruke JATO — Jet Assisted Take Off — for å få flyet opp fra korte startbaner eller i dårlig føre. Vi gikk ned på innlandsisen og lå i telt i en måned i 10.000 fots høyde. Vi fant at man med letthet kunne grave seg ned gjennom tynne islag til blåisen i 18 fots dybde, der det var lunt og godt å telte, når stormene raste over hodet på en. Stasjoner på innlandsisen er senere oppført etter soile/-plattform prinsippet, så plattformen med innretninger kan heves når sneskavlene blir for høye.

Prosjekt Bluejay gikk ut på å forberede opprettelsen av en rekke stasjoner i det nordkanadiske arkipelet. Med to Dakota-fly og et C-82 transportfly fikk vi gjort tingene unna i Eurekasundet i Ellesmere Island og i Prince Patrick og Isachsen, alle med utgangspunkt i flybasen i Thule, som nå var under full utbygging. Da vi landet på den skavlete fjordisen i Eureka, var det første vi så en flokk polarulver — store, hvite, prektige dyr, som lenge snek seg omkring flyet, men på forsiktig avstand. Inne på land beitete moskus, og det var masser av revespor.

Flyvåpenet ville ha filmer som ledd i opplæringen av mannskapene, og med to flyvende festninger gjorde vi opptak i Alaska, ved Søndre Strømfjord og kloss over Grønlands høyeste topp, Gunbjørnsfjell, sagatidens Hvitserk. For meg var det særlig interessant å se igjen Nordøstgrønland fra lav høyde, der jeg engang hadde drevet som fangstmann. Nå fløy vi over der i april, med sel på fjordisen over alt, og vi så store moskusflokker i trakter, som aldri ble besøkt av fangstfolk. På stasjonene stod folk og vinket opp til oss. Jeg lengtet til bake.

For å ta opp en annen film drog vi til Resolute Bay i Nordvestpassasjen og derfra til Devon Island. Jeg tror aldri noen før eller senere har landet på Devon, og da vi tok flyet ned, sank det til buken i løssneen. Vi hadde med oss to flyvere fra Finn Rønnes antarktisekspedisjoner og blant andre Paul Siple, som senere ble leder på den første amerikanske overvintringsstasjonen på Sydpolen. Erfarne folk, og etter et svare strev fikk vi flyet på vingene igjen.

SAC ville bli bedre kjent med isforholdene i polbassenget — om det gikk an å lande med store fly, hvordan redningsoperasjoner burde or-

ganiseres, om sjøfly kunne gå ned i åpne råker om sommeren og så videre. En ting var på det rene: å hoppe ut i fallskjem ville være selvmord. Først dro vi i stormfullt vær til Fairbanks i Alaska, og der fikk vi i oppdrag å redde to flybesetninger, som var i vanskeligheter ved Fort Yukon og inne i Brooks fjellene. Da det var gjort, fortsatte vi til Barterøya øst for Point Barrow for å undersøke isforholdene langs nordkysten av fastlandet og inn gjennom Nordvestpassasjen. På en annen ekspedisjon i de samme traktene fløy vi opp til eskimokolonien i Cambridge Bay på Victoriaøya, der Roald Amundsens «Maud» til slutt endte som vrak. Vi bodde i snehytter og eksperimenterte med forskjellig slags utstyr. En dag kjørte jeg sammen med en eskimo over til Kenthalvøya for å gå på reinjakt, men jeg med min moderne M-4 fikk ikke løsnet ett skudd, for den grønne flydrakten holdt dyrene unna. Til slutt ble eskimoen utålmodig, han var kledd i skinn som imiterte reinsdyr, og på kort tid tok han tre dyr med den gamle Remingtonriflen sin med spikersikte. I igloen om kvelden tok jeg frem en av de nye walkie-talkiene jeg ville prøve, og sa til eskimoen at jeg ville snakke med Cambridge Bay og at han kunne få sende en hilsen til sin kone. Han satt bare på brisken og rystet på hodet. Jeg kalte opp Cambridge Bay men fikk naturligvis ingen forbindelse, og da vi kom tilbake til kolonien fortalte han alle og enhver at jeg nok var «ikke mye», men lite grann gal, som trodde jeg kunne snakke med Cambridge Bay fra Kenthalvøya gjennom en blikkboks.»

Blandt de turene vi gjorde opp i polhavet gikk noen til en stor og merkelig isformasjon, som man trodde var nyopptaget land. Vi fotograferte fenomenet på kryss og tvers, men senere har det vist seg at det var en av de store isøyene, Target X, som drev av sted med polarstrømmene og som USA og Sovjet bygget de velkjente stasjonene sine på.

I SAC Survival School underviste vi 15.000 flyvere, og skolen ble senere grunnlaget for Air Force Survival Training Program, som alle aspiranter nå må gå igjennom. Av de utallige toktene med B-29 fly over polbassenget mistet vi bare ett fly, men det nødlandet heldigvis på tundraen utenfor Nome. Hele mannskapet ble reddet, unntatt to som forsøkte å gå ut, men frøs ihjel.

De tankflyene vi lenge hadde, var firemotors propelldrevne KC-97, som var vanskelige å bruke fra nordlige baser i streng kulde. Da vi skulle ha nye jettankere for overføring av brennstoff til bombeflyene i luften, samlet vi ingeniører og ledere fra de store flyfabrikkene og fløy

dem opp til Thule, der de fikk førstehånds belæring om hva det dreiet seg om. Resultatet ble Boeings svære KC-135, der mannskapet om nødvendig kunne bo om bord, så de kunne ta av på et øyeblikks varsel. Så snart det første flyet var ferdig, sendte vi det til klimahangaren i Florida og skrudde på 40 kuldegrader og lot et av flymannskapene våre bo ombord i åtte dager for å kontrollere at alt virket som det skulle. Under Vietnam-konflikten hadde vi både B-52 og KC-152 tankere der nede, men utstyret måtte forandres og tilpasses trope- og jungelstrøk. Igjen samlet vi representanter for fabrikantene og denne gangen fløy vi dem ned til baser på Filippinene, Guam og Okinawa og kjørte dem inn i jungelen. Der satte vi i gang en skole de måtte gjennomgå. Instruktørene var for det meste innfødte, tidligere hodejegere. Det var en ny og interessant opplevelse, men jungelen var ikke noe for meg.

Mitt arbeid ble etterhvert mer og mer konsentrert om forbedringer av nødutstyr og redningssystemer for nye og planlagte fly. I 1974 trakk jeg meg tilbake som Chief Life Support Systems Officer etter 32 års tjeneste.

Idag tilbyr reisebyråene en 11 dagers «ultimate» arktisk opplevelse. Man flyr fra Edmonton i Canada til Resolute Bay og videre til Lake Hazen på Ellesmere Land, der man overnatter i en lodge. Neste dag til Nordpolen, hvor man lander, blir fotografert og drikker champagne. Man har vært med på «en av de største utfordringene i menneskehetens historie.» Pris \$ 7.450, — pro pers.

Kaptein Johan Adrian Jacobsen — en oppdagelsesreisende som Norge glemte

av Tim Greve

Det er 8-10 nordmenn som har internasjonalt ry for sine oppdagelsesreiser til ulike strøk av jorden. De fleste av dem utførte sine bragder i polare strøk.

En av dem som utlandet antagelig kjenner bedre enn vi selv gjør, er Johan Adrian Jacobsen (1853—1947). Han reiste i områder der bare få hvite hadde vært før ham, ja, det er temmelig sikkert at han har vært den første mange steder. På sine reiser samlet han systematisk etnografisk materiale av tildels helt enestående art. Det meste av dette havnet ved tyske institutter, høyskoler og universiteter — for han var i tysk tjeneste det meste av sitt voksne liv. Men også Universitetet i Oslo har en del gjenstander som stammer fra Adrian Jacobsens reiser.

Forfatteren av denne artikkel arbeider med en mer omfattende biografi over Adrian Jacobsen. Det var i første omgang tilfældigheter som førte til min interesse for mannen. Ennå i de første stadier av arbeidet med å samle inn stoff om ham, hadde jeg en samtale med en tysk etnograf om Fridtjof Nansen og Roald Amundsens innsats. Tyskeren sa da at Norge jo hadde fostret en tredje oppdagelsesreisende som kunne plasseres ved siden av de to. Da jeg undrende spurte hvem han siktet til, nevnte han Adrian Jacobsen.

Det er nok en overdrivelse. For Adrian Jacobsen hadde på ingen måte de to andres forskerdimensjoner og oppnådde heller ikke slike lysende resultater som Amundsen og Nansen. Men han hadde et eventyrlig liv, og nettopp det faktum at han er så lite kjent i Norge, inspirerte til en mer intens jakt etter stoff omkring ham.

Han fortjener en plass i Polarboken, fordi han på to store og langvarige ferder reiste i ukjente arktiske strøk.

Johan Adrian Jacobsen ble født på den vesle øya Risøy ved Tromsø 9. oktober 1853. Faren drev fangst og fiske. Allerede som fjortenåring ble Adrian med ham på sin første tur. Skolegang ble det smått med — det var tilsammen 7 uker hvert år, fordelt på vår og høst. Fagene var kristendomskunnskap, lesing, skriving og regning. Den

egentlige skole fant Adrian, som så mange andre, i arbeid sammen med de voksne. Som femten-åring var han med faren på Finnmarks-kysten og til områdene ved Svalbard. Det var et hardt slit, med både fiske, jakt og dunsanking.

Et år senere førte Adrian selv farens seilskute, blant annet på to turer til Svalbard etter hákjerring, sel og reinsdyr. I de følgende år fortsatte han sine turer til Svalbardområdet hver sommer og vendte først tilbake om høsten.

I 1874 ble utferdstrangen for sterk. Det kom brev fra Adrians eldste bror, som var gått til sjøs som femtenåring og hadde sett store deler av verden. Nå ville Adrian søke lykken som sjømann. Han drog først til Hamburg, der broren hadde fått arbeid. Vinteren 1875-76 skaffet han seg hyre med en norsk kaptein som seilte til Søramerika. Oppholdet i denne del av verden varte vel et halvt år, så bar det tilbake til Hamburg med en annen norsk skipper.

I den tyske havnebyen fikk han tilfeldigvis høre om en landsmann som nettopp hadde gjort en handel med direktør Carl Hagenbeck, som drev den kjente dyrehagen i byen. Nordmannen hadde solgt seks levende isbjørner til Hagenbeck. Dyrene ble godt betalt, men Carl Hagenbeck hadde foreslått at nordmannen også skulle få tak i en eskimofamilie som han kunne vise frem i sin dyrehage.

Det første «Völkerschau» hadde Carl Hagenbeck arrangert i 1875. Etter forslag av en tysk maler, Heinrich Leutemann, hadde direktøren da fått en samefamilie fra Sverige til å ledsage en flokk reinsdyr til Hamburg. Det var fra første stund en enorm publikumssensasjon og samene vakte større oppsikt enn dyrene. Da de gikk fra jernbanestasjonen i Hamburg gjennom gatene til dyreparken, med de vettskremte reinsdyrene som trakk pulker over brosteinene, trodde hamburgerne knapt sine egne øyne. Titusener strømmet til dyrehagen for å ta de merkvverdige skapningene nærmere i øyensyn.

Neste år ble det fremvist nubiere. De trakk også mange tilskuere.

Etter at isbjørnene var kommet, mente Carl Hagenbeck at de ville egne seg utmerket som staffasje for en gruppe eskimoer.

Adrian Jacobsens venn, som hadde solgt isbjørnene, hadde små kunnskaper om eskimoene. Han hadde fortalt Hagenbeck at han ville forsøke å finne noen på Novaja Semlja.

Men Adrian Jacobsen forstod at det var et villspor. Derfor gikk han til Hagenbeck og tilbød sin tjeneste. Han ville dra til Grønland for å få tak i en familie til dyrehagen.

Slik ble det innledet et samarbeid som skulle komme til å vare i over femti år, under sterkt skiftende forhold. I Hagenbecks tjeneste, og ofte økonomisk støttet av tyske høyskoler og universiteter, reiste Adrian Jacobsen under alle himmelstrøk. Han samlet etnografiske gjenstander, sjeldne dyr og noen ganger engasjerte han også fremmedartede mennesker, som ble vist frem mot betaling for et stort publikum.

I København frarådet danske myndigheter og representanter for den dansk-grønlandske handel planen om å få overtalt eskimoer til å bli med til Hamburg. En søknad fra Hagenbeck til den danske regjering gav i første omgang adgang til å samle etnografisk materiale i vitenskapelig øyemed. I begynnelsen av mai 1877 seilte Jacobsen med briggen «Havfisken» til Grønland. Skipet var veteran i denne trafikken; det var tur nr. 84. Den 6. juli kom Jacobsen til handelsstasjonen Umanak og begynte å samle gjenstander. Men det var umulig å få eskimoer overtalt til å bli med til Tyskland. Grønlandsinspektøren frarådet ham å forsøke. Men Jacobsen gav ikke opp. Han reiste til Diskobukten og kom senere til Jakobshavn. Der traff han en lege som het von Haven, og fikk vite at en av stedets mest kjente menn, kjøpmann Fleischer var død om vinteren. Men hans barn bodde fremdeles på stedet og de talte flytende eskimoisk. Også svigersønnen, pastor Rasmussen, formidlet kontakter til eskimoene på stedet. Pastoren var forøvrig far til den dansk-grønlandske polarforskeren Knud Rasmussen.

Det ble inngått kontrakt med seks eskimoer, nemlig et ektepar med to små barn (to og fire år) samt med to ugifte menn. De samtykket i å reise til Hamburg. Jacobsen kjøpte en mengde etnografiske gjenstander, bl.a. med sikte på å utstyre familiegruppen etter ankomsten til Hamburg. I slutten av august dro de fra Jakobshavn og flere hundre eskimoer var møtt frem for å ta farvel med sine landsmenn. I slutten av september var gruppen kommet til København og derfra var veien kort til Hamburg med tog. Etter få dager var de å se i dyrehagen, men Hagenbeck hadde gjort avtale om å vise dem frem i Paris og de ble derfor sendt dit nokså raskt. De ble der til ut i januar 1878, og ble deretter sendt på en turne som tok dem til de zoologiske hagene i Köln, Berlin og Dresden. I Berlin var de i seks uker og vakte enorm oppsikt. Keiser Wilhelm I og kronprins Friedrich besøkte utstillingen, og kronprinsessen gjorde hyppige visitter med døtrene Margarethe og Sophie. De hadde med gaver til eskimobarna, og det hele var svært idyllisk — på overflaten.

Publikumstilstrømmingen slo alle rekorder. Den første pinsedag var det 47 000 besøkende; det høyeste tall som var notert på en dag i dyrehagens historie.

Etter endt «tjeneste» fikk eskimoene utbetalt litt under 1000 kroner hver. Hagenbecks fortjeneste løp opp i hundretusener. Eskimoene reiste hjem via København. De fikk store tilpassingsproblemer og deres relative pengerikdom førte til at de ikke deltok i jakt og fiske, men ble gående ledige inntil lageret av matvarer de hadde med seg var oppbrukt. Den vesle kolonien festet i ukevis, til stor bekymring for den danske inspektøren.

Det ble innskjerpet at det ikke måtte bli noen gjentakelse av eksperimentet. De danske myndigheter ville ikke gi tillatelse til at flere eskimoer reiste til «Völkerschau» i Tyskland eller andre land.

Men Carl Hagenbeck hadde lyst på flere eksotiske folkegrupper til sine utstillinger. Den store suksessen fikk ham til å sende Adrian Jacobsen til Norge, for å finne en samefamilie som kunne vises på en stor utstilling som skulle arrangeres i Paris i 1878.

I Paris gjorde samene stor lykke og Hagenbecks berømmelse økte. Det var så vellykket at det ble arrangert en ny turne etter Parisoppholdet. Turen gikk via Brussel til Düsseldorf og derfra til Berlin og Dresden.

Mens samene oppholdt seg i Dresden, ble Adrian Jacobsen telegrafisk bedt om å melde seg i Le Havre, fordi det da var kommet en gruppe indianere fra Ildlandet (patagoniere) for Hagenbecks regning. Det var ønskelig at Jacobsen førte denne gruppen gjennom Europa, men først skulle det arrangeres et møte med eskimoene. Det skulle skje i Hamburg, der samene var på gjennomreise etter avsluttet Tysklandsopphold.

Til stor skuffelse for arrangørene ble møtet mislykket. Det var ingen smil, ingen bevegelse, konstaterte Adrian Jacobsen. Han reiste med indianerne til Dresden, men turneen var ikke vellykket. Indianerne vantrivdes og lengtet bare hjem. Om høsten var deres Europatur slutt.

Adrian Jacobsen noterte i sin dagbok at han om vinteren stadig gikk og spekulerte på hva slags folkegruppe han nå skulle skaffe til fremvisning. Det endte med at han i samråd med Carl Hagenbeck besluttet å få tak i flere eskimoer.

Det første forsøk på å få dem fra Grønland mislyktes. De danske myndigheter i København sa kategorisk nei. Men Adrian Jacobsen

seilte likevel til Grønland med et nyinnkjøpt skip i slutten av april 1880. Han hadde tatt med en del selfangere, for han håpet å kunne drive litt selfangst utenfor Grønland. Men han ble syk under reisen, de kom ut for dårlig vær og ble så forsinket at det ikke ble noen selfangst. Utenfor kysten av Island så de forøvrig en norsk selfangerflåte på 20-30 skip, men sesongen gikk mot slutten og Jacobsen fortsatte mot Jakobshavn på Grønland. Der fikk han et hjertelig gjensyn med sine eskimovenner, mens den lokale inspektør var ytterst reservert og vanskeliggjorde angivelig også arbeidet med å samle etnografisk materiale.

Derfor drog Adrian Jacobsen til Labrador og fant frem til et sted som het Hebron, en misjonsstasjon som tilhørte Herrnhuter Brødre-menighet. Han klarte å samle en del etnografisk materiale, men de tyske misjonærene på stedet advarte eskimoene mot å bli med Jacobsen til Europa.

Men Jacobsen lot seg ikke stanse av slik motgang. Han seilte nordover langs kysten, var i land flere steder og gjennom sin tolk og Ios forsøkte han å få noen til å bli med. Omsider lyktes det å verve en familie og dessuten lovet losen å bli med sammen med hustru, to barn og en venninne. Dermed seilte Adrian Jacobsen så fort som mulig tilbake til Hamburg, der han stolt kunne vise frem sin «fangst».

Eskimoene hadde med seg en hytte, flere telt, hunder, sleder, kajaker mv. Fra dyrehagen ble det utlånt isbjørner og noen sel.

I forbindelse med den store utstilling i Berlin dukket vitenskapelige representanter for Berlin Gesellschaft für Anthropologie opp. Under ledelse av geheimråd, professor dr. Rudolf Virchow — og tildels av ham personlig — ble eskimoene inngående studert. Det ble tatt gipsavtrykk av ansiktene og hodeformene. Ansiktstrekkene, kroppen og lemmene ble omhyggelig målt. «Hvert eksemplar» ble på denne måten registrert — en skjebne som visstnok også ble de norske samene tildelt under Berlinoppholdet.

To av eskimoene satte seg til motverge under målingen; Jacobsen mente at det bare skyldtes at forskerne hadde glemt å forklare hvorfor målingene var «nødvendig».

Adrian Jacobsen reiste med eskimoene til Prag, Krefeld og Paris. I Prag ble en av kvinnene syk, og hun døde under store smerter da de var kommet til Krefeld — uten at legene fant årsaken. I Paris ble plutselig to av barna syke i januar 1881 og legene fant da ut at de var an-

grepet av kopper. Det var også årsaken til kvinnens død. I løpet av få dager døde samtlige ni eskimoer.

Det var et sjokk for både Jacobsen og Hagenbeck og inntil videre ble det slutt med fremvisningen av «naturfolk» på den måten Hagenbeck hadde gjort det.

Adrian Jacobsen tilbød nå sin tjeneste til Museum für Völkerkunde i Berlin, der professor, dr. Adolf Bastian var den store leder — med internasjonal berømmelse som etnograf og «folkepsykolog». I samarbeid med ham ble det utarbeidet et omfattende reiseprogram for Adrian Jacobsen for en fem-årsperiode.

I 1881 reiste Jacobsen til San Francisco og derfra til Victoria- og Vancouver-øyene. Han bodde en tid blant Haida-indianerne på Queen Charlotte-øyene, senere holdt han til blant indianere i Bella-Bella, hvor Hudson's Bay Company hadde en hovedstasjon. Der var det dessuten en base for metodistmisjonærene, som var særdeles aktive i hele området.

Fra Bella-Bella fortsatte Jacobsen nordover og var en tid i distriktet rundt Fort Rupert. Der kjøpte han mange gjenstander av etnografisk verdi.

I 1882 seilte han langs vestkysten over Beringshavet til Fort St. Michael ikke langt fra utløpet av Yukonfloden. Det var relativt mange mennesker der, særlig var det livlig på grunn av de mange gullgraverne som var på gjennomreise. Adrian Jacobsen fikk god hjelp av Alaska-kompaniet oppover floden — nærmere 1500 km. Han overnattet som regel på kompaniets handelsstasjoner — en av dem var bestyrt av en nordmann som het Fredriksen.

Det var en strabasøs reise og Jacobsen skaffet seg etnografiske gjenstander overalt hvor han kom. På handelsstasjonene var det lite å få kjøpt, men innover i landet fant han som regel noe.

Under reisen var det hver dag passasjerenes jobb å sørge for nok ved til fyringen av dampmaskinen. Som regel tok vedhogsten noen timer. Jo lenger opp i floden de kom, desto vanskeligere ble det å få tak i brukbar bunkers. På slutten kjøpte de endog indianerhus og fyrte med dem.

På tilbakeveien seilte Jacobsen med en liten båt han hadde kjøpt. Han kunne da lettere stanse hvor han fant folk han kunne drive tuskhandel med. Tingene han kjøpte ble videresendt til nærmeste handelsstasjon, med beskjed om at det skulle til hans adresse i St. Michael. Det virket bra. Han mistet ikke noen ting.

Senhøstes 1882 reiste Jacobsen nordover til eskimoene som holdt til på halvøya Seward, med Kap Prince of Wales som det vestligste punkt, rett ut i Beringstredet. Folkene der hørte til Mallemutene og holdt til mellom Nortonsundet og Kotzebuesundet. Det ble lange turer med hundeslede over land. Der hvor de fant folk slo de seg gjerne ned i noen dager. En tid bodde Jacobsen i en landsby som het Orowignarak og derfra streifet han rundt i områder hvor det neppe hadde vært mennesker fra Europa før ham.

Under oppholdet samlet Jacobsen tilsammen vel 7000 gjenstander. Selvsagt kom det flere ganger til friksjoner mellom ham og lokalbefolkningen i forbindelse med den tuskhandel han drev. Det var særlig da han tok hodeskaller fra en gravplass langt oppe ved Yukonelva at det oppstod problemer. Ingalik-stammen reagerte sterkt og han var redd for å bli overfalt. Men det falt ham ikke inn å levere skallene tilbake. Istedet forklarte han at europeerne også samlet på slike hodeskaller, for å kunne studere dem og gi folk bedre medisinsk behandling. For sikkerhets skyld lot han folkene få se et medisinsk verk, der det var avbildet forskjellige deler av det menneskelige skjelett. Europeerne holdt sine medisinmenn høyt i ære. På samme måte burde det være i Alaska. Derfor kunne ingalikerne gå rolig hjem til sine stamfeller og fortelle dem at det ikke var noen grunn til sinne, sa Adrian Jacobsen til dem.

Ved andre anledninger stjal han regelrett hodeskaller og skjelettresten fra gravplasser han fikk kjennskap til. Metodene bekymret ham ikke. Det viktigste var å få flest mulig gjenstander tilbake til de tyske instituttene. Et sted tok han en gravkiste, som inneholdt mumien av en kvinne. Hennes hode var dekket av et plagg påsydd glassperler. En ung indianer som var med Jacobsen gjorde ingen spesielle innvendinger da han tok kisten. Det var tilstrekkelig for Jacobsen. Kisten havnet senere som et særlig klenodium i et museum i Berlin.

Jacobsen opptrådte meget myndig overfor lokalbefolkningen og det er åpenbart at det gjorde inntrykk. Han delte ved spesielle anledninger ut av sine medbrakte krydderforsyninger, noe som kunne ha stor effekt. Et sted bidrog han ifølge eget utsagn til å stanse en epidem i ved å gi indianerne svart pepper, som han anbefalte drikket i varmt vann. Kuren skal ha hatt en mirakuløs virkning, bokstavelig talt, og styrket Jacobsens stilling.

Man får et typisk bilde av Adrian Jacobsens måte å betrakte sin samleroppgave på gjennom følgende utdrag fra hans dagbok, trykt i

A. Woldt: Kaptein Jacobsens Reiser til Nordamerikas Nordvestkyst 1881-83, (norsk oversettelse, Kr.a. 1887):

«Vi hadde, som så ofte, rodd båten inn i en av Yukons små sidekanaler. Her fant vi et gravmonument, hvorpå det var malt en bjørn, som var truffet av en pil, og på en pel ved siden av var der anbragt en efterlignet bue. På jorden lå et stykke av en gammel stenkjel, hvori der ennå var spor av rød farge, og som høyst sannsynlig hadde tjent til malerpotte. Graven selv var et Kenotafium, for den inneholdt intet skjelett og jeg formoder derfor at gravmælet var reist til minne om en innfødt som var blitt drept av en bjørn. Da monumentet sikkert ville få mange flere beundrere i det smukke nyoppbyggede kongelige etnologiske museum i Berlin enn på den øde, nesten aldri besøkte bredden av en liten sidekanal til Yukonelven, trodde jeg ikke å burde berøve det sin naturlige bestemmelse «å bli sett» og tok det derfor med meg».

Det var flere oppkjøpere av etnografisk materiale i disse traktene på den tid Jacobsen reiste rundt. Det hendte derfor at han skuffet måtte fastslå at det bare var blitt «smuler» igjen til ham og hans tyske oppdragsgivere. Han opplevde forøvrig også å bli tilbudt forfalskninger, det vil i dette tilfellet si gjenstander som ble frembudt som antikvariske og som var gitt kunstig «patina» for at oppkjøperne skulle interessere seg for dem. I virkeligheten var de laget nettopp for salg til oppkjøpere.

Det var særlig amerikanske samlere som besøkte stedene langs Yukonelven. De som arbeidet på de spredte handelsstasjonene var nyttige agenter for alle som ville handle gjenstander.

Gjennom sine observasjoner av lokalbefolkningens skikker og tradisjoner bidrog Adrian Jacobsen til å gi verden økte kunnskaper på dette spesielle felt. Han selv hadde ingen teoretisk utdanning og savnet også faglig vitenskapelig innsikt. Hans styrke var den erfaring han etterhvert samlet seg og hans nøyaktige registreringer av alle funn.

Adrian Jacobsen reiste på kryss og tvers i Nordvest-Amerika, ofte under særdeles vanskelige forhold — og mange ganger bare med en ledsager hvis språk han knapt forstod. Noen steder nyttet han hundeslede, andre steder kajakk eller kano. Flere strekninger ble tilbakelagt med tilfeldige fartøyer som trafikkerte kysten.

Det området som ble særlig utforsket lå rundt Fort St. Michael på sørsiden av Norton-sundet, på omtrent 63° N. Det var fra dette stedet at han i mars 1883 startet på en sledereise som gikk til munningen av Yukonelven og derfra forbi Kap Romanzoff og over den tundraliknende sletten til Kuskokwimelven, som renner ut i Beringsjøen ved byen Bethel. Han fortsatte like til Bristolbukten ved Alaskahalvøya. Da hadde han nyttet hundeslede sammenhengende i seks måneder.

De siste dagene var han praktisk talt sneblind, selv om han brukte eskimoenes snebriller.

Etter et par ukers opphold i dette området, gikk han igang med en ny ferd, som blant annet førte ham i kano over den store Iliamna-sjøen, der han gjorde observasjoner vedrørende dyre- og planteliv. En tid bodde han blant indianerne i dette området. Han kom seg over de høye fjellene og frem til Cooksfjorden, besøkte Kodiakøya og drog derfra med den svenske skonnerten «Tre Brødre» til Prins Williams-sund. I dette øyrike kystområdet besøkte han mange indianerstammer og han var også en tid i Cross-sund, nord for Chichagofføya.

I midten av august 1883 seilte han til St. Paul og derfra bar det til San Francisco og tvers over det amerikanske kontinent til New York og med skip til Europa.

Vinteren 1883-84 planla Adrian Jacobsen en ekspedisjon til Sakhalinøyene — etter å ha reist gjennom hele Sibir. Carl Hagenbeck foreslo at han skulle fortsette fra Sakhalin til Nord-Amerika, denne gang først og fremst for å få med seg noen kystindianere tilbake til Europa. Det var særlig i Alaska at Hagenbeck mente at det fantes eksotiske etniske grupper som han kunne vise frem for et europeisk publikum. Et hovedformål var likevel innsamlingen av etnografiske gjenstander for tyske museer og universiteter.

Adrian Jacobsen hadde nettopp da fått sin yngre bror Filip på besøk i Hamburg. Han sikret seg Hagenbecks samtykke til at broren straks skulle reise til Alaska og begynne innsamlingen av gjenstander. Det ble foreslått at Filip skulle arbeide i British Columbia, og etter å ha fått instruksjoner av Adrian, strøk Filip avsted på sin lange reise.

Adrian Jacobsen begynte sin Sibirferd i St. Petersburg. Derfra drog han til Moskva og med Volgabåt til Kazan. Reisen fortsatte til Perm, med tog til Jekaterinburg (Sverdlovsk), med hest og vogn til Omsk og så på kryss og tvers videre til Tomsk og Irkutsk. Etter et lengere opphold der seilte han over Baikalsjøen, fortsatte med elvebåt via en av Amurs sideelver til selve Amur, som han fulgte like til Chabarovsk og Ussuri (Ussurisk). Underveis gjorde han stadig avstikkere rundt i distriktet og fikk tak i en mengde etnografiske gjenstander som inntil da hadde vært ukjente i Vest-Europa. I slutten av september 1884 — ti måneder etter starten — var han nådd frem til Asuelvens munning.

Derfra seilte han langs den øde kysten til Sakhalin, hvor han var i flere måneder — stadig på jakt etter etnografisk materiale. I de siste dagene av september fortsatte han med to sleder og hunder over isen

langs østkysten av øya. I midten av januar 1885 var han kommet over det Okhotske hav og reisen gikk videre med reinsdyr inn i Østsibir.

Det ble anledning til flere lange avstikkere. Han besøkte Korea og Japan og gjenstander han sikret seg der kom senere til tyske museer. I mai 1885 seilte han over Stillehavet til San Francisco og en måned senere var han kommet til Vancouver, der han traff Filip. Sammen drev de to så innsamling av etnografisk materiale, først og fremst blant kystindianerne.

Brødrene oppholdt seg i flere uker blant Bella Coola-indianerne og de klarte å overtale ni av dem til å bli med på en turne til Europa. Gruppen kom til Tyskland i august 1885, ledet av Adrian Jacobsen og besøkte en rekke tyske byer. I Köln bodde Adrian Jacobsen med indianerne i tre-fire uker våren 1886 og det fremmedartede følget ble en stor turistattraksjon. Først i juli samme år drog indianerne tilbake, sammen med Filip Jacobsen, som nå slo seg ned blant dem for godt. Han startet en pelshandel, kjøpte land og drev en tid handel med etnografiske gjenstander.

Etterkommerne av indianerne i Bella Coola-området taler i vår tid med bitterhet om Filip Jacobsen og hans oppkjøp og salg av stammens mest verdifulle gjenstander.

Adrian Jacobsen reiste i 1887-88 til Indonesia, men kom i 1890 tilbake til Nord-Amerika, der han særlig var hos Sioux-indianerne.

Han kom aldri mer til å gjøre de store reiser i arktiske strøk, men ble fast knyttet til Hagenbecks dyrehage i Hamburg.

Første norske ekspedisjon til Nordpolen. Målet nådd med scooter 29. april 1982

av Ragnar Thorseth

Mer enn hundre ekspedisjoner har i løpet av de to siste århundrene forsøkt å ta seg fram til Nordpolen, ikke 10 av dem greide det. De fleste kom seg ikke en gang halvvegs før den isnende kulden, skrugardene og de åpne råkene — eller ett eller anna uhell der nord i dette ødet av evig drivende is — satte en stopper for drømmene. Tre av disse ekspedisjonene har vært norske med Fridtjof Nansen først avsted. Siden fulgte Roald Amundsen og sist Bjørn Staib. Ingen av dem rakk Nordpolen over isen, men Roald Amundsen ble den første som fløy over den — det gjorde han i 1927 med luftskipet «Norge».

Æren av å være den første som nådde Nordpolen fikk amerikaneren Robert Peary i 1909.

Det målet jeg hadde satt meg, var å bli den første nordmannen som satte sin fot på Nordpolen. Planen var å kjøre med snøscooter og sleder fra nordspissen av Ellesmereøya i Nord-Canada. Sammen med meg var tre kamerater, Trygve Berge, Jørn Eldar Fortun og den kanadiske eskimoen Ekaksak Amagoalik.

Bare et par dager før vi skulle ta flyet nordover fra Resolute Bay for å starte på turen, var det såvidt vi ikke mistet denne vår mest erfarne mann. Ekaksak hadde nemlig lagt ut på en 200 kilometers sledetur til Cresswell Bay med forsyninger til en familie som bodde helt alene ute i villmarka.

Tre dager etter at han hadde forlatt Resolute, fikk vi radiomelding om at han var kommet fram — men uten forsyninger og med stygge forfrysninger på hendene. Han hadde møtt en ulveflokk, sleden hadde veltet og da han skulle rette den opp i en fart, hadde han blitt våt av parafinen som var i lasten. Temperaturen var under -45°C og resultatet ble forfrysning.

Bare timer etter at vi hadde fått denne meldinga, tok vi av med fly til Cresswell Bay for å hente han. Samtidig hadde vi med oss nye forsyninger til familien der ute i ødemarka. Til å begynne med så det stygt ut for at Ekaksak måtte amputere to av fingrene, men legen i Re-



Ekspedisjonens deltagere. Fra venstre Trygve Berge, Ekaksak Amagoalik, Ragnar Thorseth og Jørn Eldar Fortun.

solute Bay fant til sist ut at de kunne berges. Men da måtte han også sørge for å holde dem varme og i ro i noen måneder. Å legge ut på noen Nordpols-ekspedisjon mente legen var den reneste galskap.

Men Ekaksak mente noe anna. Etter fire—fem dager hadde han fått igjen det meste av følelsen i fingrene og var overbevist om at han kunne gjøre sin jobb.

Jeg hadde tidligere fulgt Ekaksak på sledetur i arktisk Canada og visste han ville holde det han lovet. Og selv uten å bruke høgrehanda, ville han være mer verd for ekspedisjonen enn noen 100 prosent frisk mann jeg visste om og kunne få fatt på i tide.

Dermed tok vi sjansen på at fingrene ville komme seg, og 4. mars fløy vi med alt vårt utstyr fra Resolute Bay til Eureka, som ligger på omkring 80°N og er den nordligste sivile flyplassen i Canada. Alle-rede samme kvelden var ekspedisjonen ute på isen, på veg nordover det mer enn 200 kilometer lange Nansensundet som skiller Aksel Hei-berg-øya og Ellesmereøya.

Isforholda var gode på denne første etappen av turen, men tempe-raturen lå vanligvis under -45°C . I to døgn ble vi liggende værfast

på grunn av storm. En uke etter at vi hadde forlatt Eureka, nådde vi nordenden av Ellesmereøya. I Yelvertonbukta sa vi farvel til den slette og fine fjordisen og satte kursen rett nord, ut i den evig drivende polarbaksen. Problemene bokstavelig talt tårnet seg opp for oss da vi kjørte oss inn i de enorme skrugardene som lå langs hele nordenden av Ellesmereøya. Dag etter dag slet vi oss nordover. Hogg veg for snøscootere og sleder gjennom isblokker som var opptil 10–15 meter høge. Det var dager da vi bare kom oss et par kilometer fram på grunn av den vanskelige isen.

En gang vi hadde slått oss til ro for natta — det var omlag på $82^{\circ} 30'N$ — begynte isen å sprekke rett gjennom leiren og vi var plutselig skilt fra hverandre av ei stor, åpen råk. Det tok oss flere timer å finne et sted der vi kunne komme oss over, så ekspedisjonen ble samlet igjen.

Da vi nådde $84^{\circ} 24'N$, fikk vi ned et fly med proviant og bensin til oss. Det besøket varte atskillig lenger enn planlagt, for flyet kjørte seg fast i snøen og havarete. De som var ombord, hadde ikke med seg utstyr for noen overnatting på isen, så de måtte «bo» hos oss, og vi ble liggende i leiren i flere dager før vi fikk fram reservedeler og flyet ble reparert.

Straks flyet kom på vingene igjen, dro vi videre nordover. Nå hadde vi bak oss de verste skrugardene, men i stedet hadde snøscooterne våre vært gjennom så mye at maskinhavari nesten ble en del av den daglige rutinen. Sledene begynte også å falle fra hverandre, slik at reparasjonsarbeidene ofte tok mer enn halve dagen. En gang gikk en av snøscooterne gjennom i ei råk, men vi fikk den opp og greide å reparere den.

Og det var ikke bare maskinene. Vi fire menneskene fortsatte riktig nok å fungere selv om temperaturen kunne falle ned til $-54^{\circ}C$ — den skaffet oss egentlig ikke så store problemer. Men kulden tappet oss for krefter, og det samme gjorde slitet med å hogge veg for snøscootere og sleder.

Om nettene lå vi oftest i telt. Bare en sjelden gang bygde vi oss snøhytte — igloo — til å overnatte i.

Så oppdaget vi nyheter om dyrelivet der nord. Mindre enn 50 kilometer fra selveste Nordpolen kom vi over ekskrementer av isbjørn — og de var ikke særlig gamle — dessuten både så vi og fikk fotografert to seler i ei råk. Dette er langt lenger nord enn noen trodde slike dyr ville holde seg.



Ragnar Thorseth i -40°C . Foto: Fortun.

Vi hadde konstant radioforbindelse med omverdenen via Resolute Bay, Grønland og Svalbard. Til å navigere etter brukte vi både satelitt og gammeldags sekstant.

Vår norske ekspedisjon var langtfra alene på veg til Nordpolen i 1982. Både en britisk, en spansk, en fransk og en italiensk ekspedisjon slet seg nord gjennom isen, og en russisk ekspedisjon hadde planlagt å gå turen på ski. Av alle disse lagene var det bare vi og britene som gjennomførte.

Midt i april hadde vår ekspedisjon nådd 86°N . Isforholda hadde blitt langt bedre, men scooterne og sledene fortsatte å skaffe oss problemer og reparasjonene forsinket oss betraktelig.

Gradvis fikk vi også et nytt problem å hankses med. De første vårtegn begynte å vise seg oftere og oftere i form av åpne råker, og det kunne gå dagevis før de ble trygt tilfrosset igjen. Rett som det var måtte vi derfor enten svinge langt av lei for å finne oss for eksempel et høvelig isflak vi kunne bruke å ferje oss over på, eller vi måtte legge oss og vente på at det frøs trygg is der vi hadde planlagt å fare. Kampen for å nå Nordpolen ble altså etterhvert et slags kappløp med sommeren.



Ikke ufarlig. Råker forseres så vannspruten står. Foto: Fortun.

Den 24. april hadde ekspedisjonen nådd $85^{\circ} 55'N$. Her fikk vi besøk av et fly fra det norske flyvåpenet, som slapp ned i fallskjerm både drivstoff og proviant til oss. Vi fikk også svært tiltrengte reservedeler til snøscooterne og en helt ny slede. Etter to døgn med reparasjonsarbeider kunne vi så legge ut på den siste etappen av turen vår.

29. april 1982 nådde vi Nordpolen. Vi hadde da lagt bak oss 2 000 kilometer is. Mang en gang var det bare slumpelykka som berget oss fra å gi opp, nesten utslått av den nådeløse og uberegnelige baksen av stadig drivende polaris.

Men vi greide det altså. Nå stod det bare igjen å lage passelig rullebane til flyet som skulle komme for å hente oss heim.

Om jeg skal forsøke å gi en generell vurdering av hele ekspedisjonen i ettertid, så må jeg i første omgang si meg godt fornøyd med at vi i det hele tatt nådde Nordpolen.

De største problemene vi hadde var de usedvanlig vanskelige isforholdene i 1982. Barrierene med skruis strakte seg mye lenger ut fra land enn det vi hadde erfart ved å snakke med flygere, og lest beretninger fra andre Nordpolsekspedisjoner.

Økonomien var heller ikke den beste. Ekspedisjonen var langt fra fullfinansiert da vi startet fra Eureka. Flere sponsorer kom til mens vi var underveis. Med en svak økonomi, så sier det seg selv at en ikke alltid har råd til å handle som en vil. Resultatet ble et par ganger at vi valgte «billige løsninger», som var både upraktiske og til syvende og sist dyre.

En annen svakhet ved vårt opplegg, var at vi ikke fikk lov til å bruke den militære flybasen på Alert, som ligger på 83°N, men var henvist til å få alle forsyninger fra Resolute Bay på 75°N. Den britiske ekspedisjonen fikk f.eks. lov til å bruke Alert som hovedbase. Der de hele tiden disponerte sin egen Twin Otter-maskin med pilot og mekanikere.

Av positive erfaringer må vi si oss godt fornøyd med utstyret vi hadde med. Både scootere, sleder, telt, soveposer, klær, navigasjons- og kommunikasjonsutstyr fungerte hele tiden som forventet. Vi opplevde f.eks. ikke en eneste skade eller forfrysning i løpet av turen, og det tror jeg ikke det er mange ekspedisjoner som kan vise til.

Et spørsmål som jeg har fått er hvorfor vi ikke brukte hunder, istedet for snøscootere. Årsaken til det var at vi hadde erfaring med snøscootere, men ingen videre erfaring med hunder.

Dessuten ville det være vanskelig å oppdrive gode nok sledehunder i Nord-Canada. Det er imidlertid trolig at bikkjer ville vært bedre egnet som trekkdyr enn snøscootere. I allefall ville bikkjer klart å gå over isskruingene selv. Scooterne måtte vi for en stor del dra eller bære over de verste plassene.

Imidlertid, hvis jeg skulle ha forsøkt å gjøre turen til Nordpolen en gang til, så ville jeg sannsynligvis ha satset på ski med 4 mann. Jeg ville ha startet fra nordspissen av Ellesmerhalvøya, og dermed bare hatt knappe 800 km opp til polen. Jeg ville satset på veldig lett utstyr, og brukt ryggsekker og lette pulker. Jeg ville da ha startet fra Ellesmere ca 15. mars, og tatt sikte på å være på Nordpolen ikke senere enn 1. mai. En lett skiekspedisjon ville utvilsomt greid å forsere isskruingene ved land mye raskere enn vi greide det med tunge scootere og sleder. Nord for 86°N ville dagsetappene for en skiekspedisjon ha blitt noe kortere enn med snøscootere, men totalt sett så tror jeg at det ville ha vært bedre og lettere måte å gjøre det på. Jeg kan nevne at den britiske ekspedisjonen som startet fra Alert, først forsøkte å kjøre ut fra land med snøscootere, men måtte oppgi dette. De valgte så å gå på ski de første 100 km fra land, før de fikk fløyet

inn scootere og sleder, og fortsatte videre med dem. Britene brukte større og tyngre scootere enn oss.

En skiekspedisjon ville også være avhengig av flystøtte, og jeg ville ha satset på forsyninger ca hver 14de dag. Forutsetning måtte imidlertid være at vi fikk bruke Alert som mellomlandingsbase for slik flystøtte. Å få fly hele veien fra Resolute Bay og opp til f.eks. 85°N , koster mer enn det smaker, og sjansene for at fly må gjøre vendereis pga værforholdene er meget store.

Denne vurderingen er imidlertid helt hypotetisk. En gang er nok!

Rundt jorden over begge polene 19. desember 1969 — 16. februar 1970

av Einar Sverre Pedersen

Klokken 0448 norsk tid den 18. oktober 1983 lander et elegant lite tomotors jetfly på Værnes flyplass, rullebane 27.

Flyet er en Gulfstream III, og det bærer det klingende navnet: «The American Dream». Kaptein ombord er den vakre amerikanske flyver-sken Brooke Knapp fra California. Hun er ute etter å sette verdensrekord på en flyving rundt jorden over begge polene.

Hun har allerede gjort seg ferdig med Antarktis og nå mellomlan-der hun på Værnes for å fylle brennstoff for strekningen Værnes — Nordpolen — Fairbanks i Alaska. Den gamle rekorden er 54 timer, men den klarer hun nok ikke å slå på grunn av en forsinkelse i Recife, Brasil, der hun måtte vente et helt døgn mens flyets understell ble re- parert.

Selv om det nå ikke blir hastighetsrekord, så blir hun ihvertfall den første kvinnelige pilot som har gjennomført en flyving rundt jorden over Sydpolen og Nordpolen. Riktignok er hun ikke alene. Hun har en fulltallig besetning og etpar mekanikere med seg, men tiltross for det er denne flyvingen en flott prestasjon. Ruten går over de ødeste steder på vår klode, Antarktis og Arktis, der det er langt til hjelp om noe galt skulle skje.

Jeg tror at jeg er istand til å bedømme denne prestasjonen som Captain Brooke Knapp og hennes besetning har utført, fordi jeg selv har vært med på et lignende eventyr. Riktignok er det lenge siden nå, hele 15 år, men minnet om flyvingen jorden rundt over Sydpolen og Nordpolen står ennå for meg som mitt livs hittil største eventyr. Brooke Knapp har sin amerikanske drøm, jeg hadde i all beskjeden- het min norske drøm, den at et norsk SAS-fly skulle bli det første flyet som fløy rundt jordkloden via begge polene.

Planene for en slik flyving hadde jeg arbeidet med i mange år og høsten 1956 så det ut til at det skulle lykkes å få gjennomført ferden. SAS hadde på dette tidspunkt opparbeidet seg et godt renommé i pol- arflyving.

Navigasjonen på flyvingen rundt jorden over polene skulle jeg ta meg av, hvilket innebar at jeg måtte sette meg ekstra godt inn i de meteorologiske forholdene over Antarktis-ruten. Men like før flyvingen skulle finne sted fikk dessverre SAS' ledelse kalde føtter og avlyste hele Sydpolsflyvingen av frykt for at DC-7C-flyet skulle få tekniske problemer i kulden dernede på McMurdo-basen og bli sittende fast der i lengre tid.

Planene ble lagt på is som det heter og årene gikk, men lysten til å gjennomføre en slik flyving ble bare sterkere med årene. For meg ble det etterhvert den rene besettelsen. Flyvingen måtte gjennomføres før jeg kunne få fred i sinnet.

Høsten 1967 var jeg med på en flyving fra Alaska med Norge som mål sammen med flyverne Thor Tjøntveit og Rolf Storhaug. Thor hadde kjøpt et lite tomotors Piper Apache-fly, som skulle ferges hjem til Norge. Dessverre havarerte flyet i Yukon i Canada grunnet motorfeil. Etter ti dager ble vi reddet ut av Yukons ødemark. Thor og jeg ble lagt inn på sykehus i Inuvik i Northwest Territories i Canada med store skader, mens Rolf slapp fra det hele med en vrikket ankel og kunne reise hjem straks.

Vi fikk utmerket behandling på sykehuset, og etter en tid kunne Thor skrives ut og reise hjem, han også. Jeg ble imidlertid liggende der ennå en måned på grunn av det kompliserte armbruddet jeg hadde pådratt meg.

Den siste kvelden Thor og jeg var sammen på sykehuset sa Thor plutselig: «Du våger vel ikke å fly med meg mer, du Einar»? Spørsmålet kom litt overraskende fordi Thor og jeg hadde gjennomført en del spennende flyturer sammen over Arktis tidligere. Uten å nøle for lenge svarte jeg: «Jo Thor, vi skal fly til Sydpolen sammen».

Det tok meg et helt år å få full førlighet i armen slik at jeg kunne få mitt navigatør-sertifikat tilbake og fortsette mitt yrke. SAS hadde nå forlenget pensjonert DC-7C-flyene og benyttet det meget driftsikre DC-8-flyet på alle langdistanse-ruter verden over. Jeg skulle gjerne ha navigert en DC-8 over Antarktis, men alle forslag til SAS-ledelsen om å gjenoppta Antarktis-prosjektet ble vennlig men bestemt avvist.

Så en sommerkveld i 1969 fikk jeg plutselig telefon fra Thor. Han spurte om jeg ville være med sammen med ham i et flykappløp fra London til Sydney i Australia. Kappløpet skulle arrangeres i forbindelse med 50 års jubileet for den første flyving mellom England og

Australia i 1919 og det skulle finne sted i slutten av desember. Jeg svarte selvfølgelig ja til dette spennende tilbudet og la samtidig til at nå hadde vi jo muligheten til å legge hjemturen fra Australia over Sydpolen når vi hadde vunnet kappløpet. Thor lovet å tenke på saken og kort tid etter ringte han og fortalte at han hadde skaffet seg en tomotors Cessna 421 med trykk-kabin, så vi kunne fly opp til 30.000 fot om nødvendig. Han hadde også bestilt ekstratanker som skulle installeres i kabinen, og med disse ekstratankene fulle skulle vi kunne fly over Antarktis med mellomlanding i McMurdo-basen.

Thor bad meg sette opp en liste over spesielt utstyr, som vi måtte ha med for å fly og navigere trygt over Antarktis og Arktis.

Øverst på listen min sto selvfølgelig Polar Path gyroen, som jeg selv hadde vært med på å utvikle for SAS. Forøvrig måtte vi ha med astrokompass for å kontrollere flyets kurs ved hjelp av sol eller stjerner, en boblesestant for astronomiske stedsbestemmelser, værradar for navigering gjennom tropefrontene og også for kartlesning når vi fløy over land eller isdekket land, en Loran C mottaker, to gode radiokompass og tilslutt en Collins H/F radio singel side band transceiver 618 T, av samme type som vi hadde i SAS DC-8 flyene med 2800 kanaler som dekket hele jordkloden.

Det store flykappløpet London — Sydney

Under planleggingen av kappløpet til Australia inviterte Thor journalist og flyver Erik Sandberg til å delta som annenfører. Erik var ansatt i ukebladet NÅ og han skulle selvfølgelig skrive om turen til Australia. Bare Thor og jeg skulle fortsette videre over Antarktis fordi Erik måtte hurtig tilbake til jobben. Vi kalte oss naturlig nok «THE FLYING VIKINGS», og dette ble malt med store røde bokstaver på flyet. Samtidig ble også vårt AIRRACE NUMBER 107 malt på flyets forgylte hale. Thor hadde stor sans for hvad som tok seg ut.

Hele flykappløpet var lagt opp som et handicap, fordi det deltok fly av mange forskjellige typer fra enmotors småfly til tomotors sports- og forretnings-fly, turboprop commuter-fly og rene jetfly.

Handicapet var utregnet slik at alle fly skulle ha like gode muligheter til å vinne. Den fastlagte ruten gikk fra London med obligatoriske mellomlandinger i Athen, Karachi, Calcutta, Singapore, Darwin, Alice Springs og Adelaide. De mindre flyene kunne selv velge mellomlandings-plasser også mellom disse stedene, idet de hadde lov til å bruke en time på hver plass uten å bli straffet for det.



The Flying Vikings. Fra venstre co-pilot Erik Sandberg, kaptein Thor Tjøntveit og navigatør Einar Sverre Pedersen. Sandberg var bare med på etappen London—Sydney.

Den 17. desember startet alle de små flyene med kurs for Australia. Det deltok over hundre fly og vi hadde fått startnummer 107 så vi var blant de siste flyene som startet fra London.

Mens vi ventet på Gatwick-flyplassen fikk jeg se i en avis at den kjente amerikanske rekordflyveren Max Conrad hadde startet fra Winaona i Minnesota den 30. november for å fly jorden rundt over begge polene. Max Conrad hadde fått tilnavnet «den flyvende bestefar» fordi han i en alder av 66 år fremdeles var meget aktiv i flyving over lange distanser og var innehaver av en lang rekke rekorder både med enmotors og tomotors fly. Dessuten hadde han 28 barnebarn. Jeg kjente ham såvidt fordi vi hadde spist frokost sammen i SAS' besetnings-kantine en grytidlig morgen på Kastrup.

Max Conrad hadde ialt logget over 50.000 flytimer og hadde dermed verdensrekorden på dette området. Etter en interessant frokost skiltes vi som gode venner og han startet mot Island og Grønland. Senere hørte jeg at han hadde fått oljelekkasje i motoren da han var over Grønlands Innlandsis og måtte nødlande nær vestkysten, der han ble plukket opp av et tilfeldig passerende fiskerfartøy.

Nå skulle vi altså delta i to kappløp, først London—Sydney og derpå over Sydpolen og Nordpolen i konkurranse med Max Conrad. I det første kappløpet var første-premien 25.000,— australske dollar, mens førstepremien i det neste kappløpet var oppfyllelsen av min drøm gjennom mange år, nemlig å komme først rundt jorden over Sydpolen og Nordpolen.

Klokken 1810 GMT den 19. desember 1969 var det endelig vår tur til å starte. I en forrykende snestorm forlot vi Gatwick flyplass med kurs for Athen der vi landet i svarte natten og fikk hjelp av SAS-personalet og min sønn Sverre til å komme oss avgårde mot Karachi på rekordtid. Dette var den lengste leggen på turen og etter 11 timer og 50 min. med god hjelp av en jetstrøm landet vi i Karachi. Her gikk også oppholdet veldig raskt og etter bare 40 min. var vi på vingene mot Calcutta. Dit tok det oss 6 timer, og etter 50 min. var vi i luften med kurs for Singapore. Solen steg opp som en flammende rød kule over den Bengalske Bugt, hvilket fikk meg til å minnes noen strofer fra Kiplings dikt *The Road to Mandalay*. I strålende tropesol passerte vi over Penang og kikket ned på det yrende båtlivet. Senere fløy vi over Kuala Lumpur før vi landet i Singapore etter 9 timer og 9 minutters flyving. Her møtte vi min kone Ingrid og mine to yngste sønner, Einar II og Gunnar som alle hjalp til med å klargjøre flyet sammen

med SAS stasjonssjefen. Vi fikk også tid til et kort besøk hos Singapore Aero Club, der det ble servert kaffe og sandwiches til alle deltakere i kappløpet. Etter en knapp time var vi på vingene igjen på den mest kritiske etappen Singapore—Darwin i Australia. Like etter at vi passerte Ekvator møtte vi tropefronten med tordenskyer opp til 70.000 fots høyde. Det var helt umulig å forsøke å klatre opp over denne tordenveggen, da vi ikke kunne komme høyre opp enn til 30.000 fot. Under oss hadde vi Borneos veldige teppe av grønn tropeskog som dekket hele landet. Et og annet sted så vi små landsbyer der hyttene lå tett sammen i trange åpninger i tropeskogen. Så ble det plutselig helt svart til et fantastisk fyrverkeri av horisontale lyn skar gjennom tropemørket.

Det ble en natt jeg aldri kommer til å glemme. Heldigvis hadde vi værradar på flyet, og ved hjelp av den kunne vi navigere oss mellom de områdene der haggelbygene var tettest. Her gjaldt det å holde rede på hvilke kurser vi styrte, ellers kunne en lett rote seg bort. På radaren kunne vi se at vi passerte Timor-øya og i øsende troperegnet fløy vi ut over Timorhavet mot Darwin.

Plutselig hørte vi nødsignalet MAYDAY i radioen. Derpå fulgte en forvirret melding om at AIRRACE NO. 52 ikke visste hvor han befant seg. Han hadde bare en times flyving igjen på tankene og behøvde øyeblikkelig hjelp. Dette var en av våre verste konkurrenter, en tomotors Beach Queen. Darwin Radio hørte ham og bad en Beech King Air, som nå lå like utenfor Darwin, om å gå opp til 30.000 fot og sende peilesignaler. Det virket bra og snart var den fortapte NO. 52 på vei inn mot Darwin. Vi måtte vente temmelig lenge over Darwin før vi endelig fikk lande. Det var stupende mørkt og øsende regnvær da vi hoppet ut av flyet på flyplassen. Temperaturen var + 40 grader. Presidenten for The Royal Federation of Aero Clubs of Australia, Sir Peter Lloyd ønsket oss velkommen og bød på svart kaffe. Vi hadde vært i luften i 10 timer og 20 minutter siden starten fra Singapore og var ganske slitne etter slalåmkjøringen gjennom tropefronten, men kaffen og møtet med Sir Peter gjorde underverker. På litt under en time var vi i luften igjen. Det var deilig å komme opp i 20.000 fots høyde. Under oss hadde vi den veldige Tanami-ørkenen som strakte seg over store deler av det nordlige Australia. Sanden dernede var helt hvit, så vi hadde inntrykk av at vi fløy over en snedekket vidde. Like før vi nådde Alice Springs opplevde vi vår tredje soloppgang og begynte å bli slitne. Søvn hadde det jo ikke blitt noe videre av.

Vi ble bare 17 min. på bakken i Alice Springs. Så bar det videre mot Adelaide på sørkysten av Australia. Det var foreløpig kappløpets endepunkt for her skulle vi tilbringe en uke før vi fortsatte til Sydney. Vi hadde allerede begynt å fantasere om iskaldt øl, varmt bad og søvn da voldsom turbulens vekket oss opp til en brå virkelighet. Flyet ble kastet omkring i den hastig oppstigende luften fra det glovarme landet under oss. Etter tre timers slingring nådde vi endelig Adelaide og stormet inn over den imaginære mållinjen midt ute på Parafield, flyplassen til Royal Aero Club of South Australia. Tross voldsomme kastevinder satte Thor vår Cessna, Air Race Nr. 107 lett og elegant ned på flyplassens gressbane. Vi hadde vært underveis i nøyaktig 57 timer siden vi forlot London, og av den tiden var 52 timer og 33 min. i luften. Før vi fikk dra inn til hotellet vårt måtte vi innom Aero Club Bar for å ta den obligatoriske velkomstsålen i iskaldt australsk øl. Her traff vi en hel del av deltagerne som vi hittil bare hadde hatt kontakt med på radioen.

På formiddagen den 24. desember kom Ingrid og våre to sønner sammen med SAS flyvertinne Liv Dahn til Adelaide fra Singapore. Julaften ble feiret på norsk vis med juletre, norsk julemat og øl og dram i 40 graders varme på hotellet i Adelaide.

Mellomdagene ble tilbragt på Parafield, der vi ble kjent med mange av våre konkurrenter. Av disse var det spesielt den finske flyversken Orvokki Kuortti fra Helsinki, som gjorde et sterkt inntrykk på oss. Hun hadd fløyet sin Piper Cherokee alene hele veien fra London til Adelaide, til tross for at hun hadde med seg en mannlig flyver som avløsnings-pilot. Like etter starten fra London hadde han blitt grepet av et voldsomt magebesvær og måtte tilbringe hele turen sammenkrøpet i baksetet på flyet. Dessverre ble ikke Orvokkis flyving regnet som soloflyving, ellers hadde hun fått en premie på 5000. — australske dollars for hurtigste kvinnelige flyver i mål.

Nyttårsaften 1969 holdt Aeroklubben et kjempeball i den største hangaren på Parafield, og det ble en festlig avslutning på første etappe av flyvekappløpet.

Den 2. januar 1970 fortsatte kappløpets andre etappe Adelaide-Griffith-Sydney. Grunnet dårlig vær måtte alle flyene bli liggende natten over i Griffith. Men den 3. januar jaget vår Cessna 421 inn over flyplassen Bankstown utenfor Sydney som en god nummer to, knepent slått av en australsk Cessna 310, ført av Jim Masling fra Cootamundra.

Vi ble noen dager i Sydney for å avvente resultatet av kappløpet. Selvfølgelig hadde vi håpet å vinne førstepremien på 25.000. — australske dollar, men av forskjellige grunner hadde vi fått et meget dårlig handicap. For å vinne skulle man etter handicapformelen helst ha langt vingespenn og svake motorer. Vi hadde dessverre kort vingespenn og veldig kraftige motorer.

Vi fikk imidlertid en tredjepremie i klassen for hurtigste fly mellom London og Sydney, bare slått av to turboprop-fly. Således ble vi det hurtigste flyet med stempelmotorer i kappløpet. Thor var meget bitter over å bli avspist med en tredjepremie på 2500. — australske dollar, men vi måtte jo følge spilllets regler. Vi hadde ihvertfall nok penger til bensin for turen til Sydpolen. Avisene i Sydney kunne fortelle at Max Conrad nå var kommet frem til Christchurch på New Zealand og lå startklar der for Sydpolen.

Kappløpet over Antarktis

Erik reiste nå hjem til Oslo, mens Thor og jeg satte kurs ut over Tasmanhavet mot Auckland og til Christchurch, der vi landet den 12. januar 1970. Christchurch var hovedkvarteret for U.S. Navy Antarctic Support Group, og herfra utgikk alle flyvinger til McMurdo-basen i Antarktis. Her hadde de selvfølgelig alle de ferskeste opplysninger om værforholdene mellom Christchurch og McMurdo-basen såvel som landingsforholdene på Williams Field, McMurdo-basens flyplass på havisen. Allerede tidlig høsten 1969 hadde jeg gjennom en god venn som var vitenskapelig attaché ved den amerikanske ambassaden i Tokyo, William Littlewood, søkt om tillatelse til å lande i McMurdo og fylle bensin der for en flyving over Sydpolen til Punta Arenas i Chile. Vi hadde ennå ikke fått svar på denne søknaden da vi forlot Oslo, men under vårt første møte med admiral Welch, sjefen for U.S. Navy Antarctic Support Group fikk vi beskjed om at søknaden var avslått. Admiral Welch mente at U.S. Navy allerede hadde strukket seg langt nok, idet de hadde gitt Max Conrad en sådan tillatelse. Etter admiralens mening var ikke Max Conrad godt nok forberedt for en slik krevende oppgave som å fly et lite tomotors fly tvers over Antarktis, spesielt med henblikk på de vanskelige navigasjons-forholdene der.

Opplysningen om at vår søknad var avslått var meget nedslående for oss, men vi tenkte ikke å gi oss med det. Vi sendte et telegram til

Alaskas guvernør Walter Hickel og bad ham utvirke at vi fikk tillatelse til å mellomlande i McMurdo på vei fra New Zealand til Alaska. Både Thor og jeg hadde bodd i lengre tid i Alaska og hadde opparbeidet oss en goodwill, som nå kom bra med.

Mens vi ventet på svar fra guvernør Hickel arbeidet vi ute på flyplassen med å få flyet i perfekt stand for den lange flyvingen over Antarktis. Jeg finpusset også alle mine navigasjonsinstrumenter og kalibrerte min sekstant, det absolutt viktigste hjelpemiddel på en lang flytur over øde områder, der det ikke fantes andre navigasjons-hjelpemidler.

På flyplassen i Christchurch traff vi også Max Conrad. Han hadde allerede gjort to forsøk på å fly sørover til McMurdo men hadde returnert fordi han ikke fikk sin Polar Path gyro til å fungere riktig. Max Conrad var nok en glimrende pilot, men jeg forsto raskt at han ikke hadde satt seg godt nok inn i polarnavigasjonens hemmeligheter. Han var ikke klar over hvorledes han skulle fly gridkurser på sin utmerkede Polar Path gyro. Jeg tilbød å gi ham et lynkurs i polarnavigasjon, men han avsto for han måtte avgårde hurtigst mulig. Max Conrads fly var en tomotors Piper Aztec som han hadde gitt det klingende navnet «The White Penguin». Bare for å spøke litt med ham sa jeg at jeg syntes det var et dårlig navn han hadde gitt flyet, fordi det ikke fantes hvite pingviner, og selv om det likevel fantes sådanne, så var ihvertfall pingviner en meget dårlig flyver. Den kunne jo ikke fly i det heletatt. Han likte ikke min spøk, som dessverre skulle vise seg å bli blodig alvor.

Ellers fikk jeg stor sympati for denne hyggelige gamle piloten, som nå var ute etter å sette kronen på verket ved å slutte sin lange virksomhet som rekordflyver med denne dristige flyvingen jorden rundt over begge polene. Skjønt vi nå var konkurrenter i kappløpet rundt jorden ønsket jeg ham virkelig all mulig suksess på den lange ferden.

For å hjelpe Max Conrad frem til Sydpolen hadde admiral Welch bestemt at en Hercules fra U.S. Navy Support Group skulle eskortere ham til McMurdo og etterpå videre til Sydpolen.

Like etter at Max Conrad hadde startet på sitt tredje forsøk på å nå frem til Antarktis kom det et telegram fra Pentagon i Washington til admiral Welch som gikk ut på at dersom han anså oss godt nok utrustet til å gjennomføre en flyving over Antarktis, så var Pentagon innforstått med at vi fikk tillatelse til å mellomlande i McMurdo. Forutsetningen var imidlertid at Max Conrad måtte være fremme på Syd-



*Rekordflyveren
Max Conrad med
sitt fly «White
Penguin».*

polen før vi fikk starte fra Christchurch. Med dette viktige telegrammet i hånden holdt admiral Welch et lengre foredrag for oss om alle vanskeligheter vi måtte regne med på vår trans-antarktiske flyving. Han sluttet med å si at han anså oss for vel kvalifiserte for derne krevende oppgaven spesielt med hensyn til min erfaring som polarnavigatør.

Fra dette øyeblikket av var admiralen og hele hans stab enestående hjelpsomme. Den 17. januar fikk vi en glimrende «briefing» om forholdene i McMurdo og Antarktis forøvrig av folk som hadde fløyet dernede i mange sommersesonger. Derpå ble vi invitert på fest i officersmessen på kvelden av admiralen. Før vi gikk på festen undersøkte vi værforholdene for en flyving sørover neste dag, og det viste seg da at flyplassen i McMurdo ville være stengt på grunn av snestorm med vindhastigheter opp i 100 knop. Derpå gikk vi med god samvitiighet til en av de hyggeligste kvelder jeg har opplevd. Vi traff mange kjekke Antarktisveteraner og fikk høre meget interessant fra Sydpolen.

Mandag den 19. januar startet vi grytidlig på morgenen fra Christchurch og mellomlandet i Invercargill på sørkysten av New Zealand. Her fyllte vi alle tanker smekkefulle med bensin og klokken 2300 GMT var vi på vingene med kurs mot McMurdo i Antarktis.

Det regnet og så riktig trist ut men vi klatret raskt opp gjennom skydekket tiltross for vår meget tunge bensinlast. Oppe på topp av skydekket var det strålende solskinn. Etterhvert brakk skydekket opp un-

der oss og vi kunne se sjøen gå tung dernede. Det var i grunnen ikke så merkelig, for vi fløy nå over hvalfangernes «Roaring Forties». Vi hadde heldigvis god medvind og snart passerte vi vårt første gode kontrollpunkt, Campbell-øya.

Vindstyrken øket etterhvert og havet gikk hvitt under oss. Vi fløy nå over «The Howling Fifties». Medvinden holdt seg heldigvis fortsatt men styrken hadde øket og var nå oppe i 70 knop og det hjalp oss godt. Etter 8 timers flyving så jeg Balleny-øyene ute på styrbord side. Vi lå fint på ferdplanen og avstanden til Balleny-øyene stemte utmerket. Her krysset vi sydpolar-sirkelen og det begynte å bli adskillig drivis i havet under oss. Navigeringen foregikk ved hjelp av solskudd med min boblesektant og kurskontroll av Polar Path gyroen med astrokompasset. Langt forut skimtet vi høye snekleddede fjell og under oss dukket kjempestore isfjell opp. Jeg hadde sett mye is i de 27 årene jeg hadde fløyet over Arktis, men selv ikke de store isøyene i Polhavet T-3 og Arlis kunne måle seg med disse. De så alle jevne og fine ut på toppen, og det kunne sikkert gå bra å lande på dem i en nødsituasjon. Vi følte oss ganske trygge da vi nå fløy over det isdekkete havet.

Ved Cape North på Oateskysten gjorde vi landfall og fløy så langs kanten av verdens største innlandsis. På babord side stakk fjelltoppene opp til 13280 fots høyde ute ved Cape Adare. Vi fløy nå over historisk område, der den første overvintring i Antarktis hadde foregått under ledelse av Carsten Borchgrevink. Ferden gikk fortsatt innover langs Victoria land og så ut over Rosshavet, og nå kunne vi se de store vulkanene Erebus og Terror i det fjerne forut. Etterhvert la jeg kursen litt mere styrbord så vi holdt Erebus godt til babord for oss, fordi vi hadde blitt advart mot å fly for nær Erebus på grunn av voldsom turbulens ved spesielle vindretninger. Så begynte vi nedgangen mot McMurdo-basen. Radiofyret kom fint inn på våre radiokompass. Vi passerte kjente polarhistoriske steder på Ross-øya, Hut Point, Cape Royds og Cape Evans.

Det var en underlig følelse å hoppe ut av flyet og ned på isen etter 13 timer og 20 min. flyving fra New Zealand. Endelig var jeg ved et av mine drømmers mål gjennom mange år. Jeg skulle selvfølgelig vært her med en SAS DC-7C eller DC-8 for mange år siden slik jeg engang hadde håpet på, men ettersom det ikke lot seg gjøre, var vår lille Sydpolsekspedisjon med Thors Cessna 421, ikke noe dårlig alternativ.

Vi ble meget godt mottatt av mannskapet på flyplassen. De hadde

fått ordre fra admiral Welch om å hjelpe oss med alt vi behøvde. Flyplass-sjefen bød på en kopp rykende varm te i kontrolltårnet mens flyet ble tanket opp. Jeg gikk straks igang med å lage ferdplan fra McMurdo til Sydpolen, det var bare 726 nautiske mil dit, 4 timers flyving for oss. Våre venner i kontrolltårnet så litt forbauset på oss da Thor bad om å få det siste været samt en landingsprognose for vår ankomst til Sydpolen. De hadde nok ventet at vi helst ville gått tilkøys etter den lange flyvingen fra New Zealand.

Værmeldingen for ruten opp til Sydpolen var fin, skyfritt hele veien og landingsforholdene på Amundsen-Scott stasjonen var gode, lett bris og 30 kuldegrader. Nå gjaldt det å komme avsted mens været var fint, for imorgen kunne det plutselig ryke opp til full snestorm. Her var det tydeligvis værskifte annen hver dag.

Vi visste jo godt at stasjonssjefen i McMurdo antagelig ville prøve å stoppe oss fra å lande på hjul på skiveien ved Sydpolstasjonen, men han lå heldigvis og sov akkurat nå. Vakhavende flyplass-sjef var imidlertid meget hjelpsom og etter to timers opphold på Williams Field var vi klar til start. Thor rettet flyet inn langs senterlinjen på startbanen og jeg satte Polar Path gyroen på startbanens grid kurs. Så fikk vi tillatelse til å starte og Thor gav full gass. I en veldig snesky, virvlet opp av våre propeller, lettet vi raskt til stor forundring for alle de søvnige Weddellselene som lå og solte seg langs startbanen. Jeg satte kursen mot den lave åpningen mellom Black og White Island, og så steg vi opp til 19.000 fots høyde. Sikten var helt utmerket. Under oss lå nå den veldige Rossbarrieren som vi kjente så godt fra polarlitte-
aturen.

Denne flyturen ble som en reise inn i polarhistorien. Nede på denne uendelige isvidden hadde både Scott og Shackleton slitt seg frem i terten for sine ekspedisjoner mot et fjernt mål oppe på polarplataet for å komme først dit. Hvilke lidelser hadde ikke mennesker og dyr måttet gjennomgå i forsøket på å nå målet.

I sørvest dukket fjellene i den Trans-Antarktiske fjellkjeden opp, og etter to timers flyving var vi over Beardmore-breen på vei mot selve Sydpolsplataet. På styrbord side raget Kirkpatric-fjellet opp, 14856 fot høyt. Der vi lå i 19000 fots høyde hadde vi et praktfullt utsyn mot sør-øst, der Dronning Maud-fjellene strakte seg avgårde så langt øyet kunne se. Langt, langt ute ante vi profilen av Nansenfjellet. Derborte var det altså Roald Amundsen og hans menn hadde slitt seg oppover og videre gjennom Djevelens Dansesal og lignende topografiske hind-



Vår Cessna 421 på McMurdo med vulkanen Erebus i bakgrunnen.

ringer, som ikke hadde klart å stoppe disse trauste karene i jaget mot Sydpolen. Jeg sa til Thor at en gang må vi fly langs Amundsens rute til Sydpolen, men han så ikke altfor entusiastisk ut, han var mer opp-tatt av dagens virkelighet, landingen på Sydpolens skivei på hjul.

Sikten var helt fantastisk og vi kunne ikke ha valgt en bedre dag til vår Sydpolstur. Men det var nok ikke alltid slik heroppe, det kunne både Shackleton, Scott og Amundsen bekrefte gjennom sine knappe dagboks-antegninger.

Så var vi på toppen av Beardmore-breen og foran oss steg polarplataet svakt mot den største høyde langs vår ferdlinje, 10.151 fot. Jeg var nå fullt opptatt med å kontrollere vår kurs og bestemme vår posisjon ved hjelp av solen, for her gjaldt det å treffe midt på Sydpolen. Riktignok fantes det et Tacan fyr på Amundsen — Scottstasjonen, men vi var ikke utrustet til å ta inn Tacan-frekvensen, så vi kunne ikke få peilet retningen dit. Derimot kunne vi måle avstanden til stasjonen ved hjelp av vår DME.

Idet vi passerte 89 grader syd etter mine solskudd, kom en avstand på 60 nautiske mil inn på vår DME indikator. Polarplataet hellet nå svakt sørover mot polpunktet, som skulle ligge på 9.186 fots høyde. Nå var vi altså over Kong Håkon den 7des Vidde, et navn som dessverre er forsvunnet fra Sydpolskartet. Egentlig burde jeg latt tankene

gli tilbake til den dramatiske dagen den 14. desember 1911 da Roald Amundsen og hans kamerater nådde dette merkverdige punktet, men jeg var altfor opptatt med å utføre min jobb som navigatør. Avstanden til Amundsen-Scott stasjonen minket raskt og vi speidet spent etter antydning til menneskelig aktivitet, men det var ikke lett å oppdage noe slikt i dette uendelige isødet. Plutselig fikk jeg se noe svart på sneflaten forut. Det minnet mest om fluelort på en hvit duk. Så ble det flere svarte flekker, og som vi raskt nærmet oss kunne vi se at det var bygningene på Amundsen-Scott stasjonen.

Thor kalte opp flykontrollen og fikk landings-instruksjoner. Vi sirklet noen ganger rundt landingsbanen for å orientere oss. Skispor etter Herculesfly markerte selve landingbanen, det var hva amerikanerne kaller en skivei, der man fortrinnsvis skal lande med skiunderstell på flyet.

Den første delen av landingsbanen var hardklappet av de tunge Hercules flyenes enorme ski. Klokkeren 1850 GMT den 20. januar 1970 landet de flyvende vikingene Thor og Einar på Sydpolen. Flyet skled avgårde uten større bremse-effekt. Snart tok den hardklappede delen av banen slutt, og vi sank ned i løsere sne og stoppet på tvers av landingsbanen. En glad gjeng polarforskere kom kjørende frem mot oss da jeg åpnet kabindøren. En av forskerne strakte hånden frem til meg og med et fast håndtrykk ønsket han oss velkommen på ekte norsk. Det falt meg ikke et øyeblikk inn at det var noe merkelig i det, nærmest tvert imot var det jo helt naturlig at det ble snakket norsk her på dette historiske stedet. Det var jo her Roald Amundsen hadde plantet det norske flagget en iskald dag i desember 1911 og tatt området i besittelse for Norge. Jeg så for meg de fem trauste nevene som hadde tatt rundt flaggstangen da den ble satt ned i sneen med et kraftig støt. Disse nevene tilhørte ikke vitenskapsmenn, de tilhørte skiløpere og navigatører, de aller beste i sine yrker. Og en knapp måned senere hadde Scott ekspedisjonen slitt seg frem mot dette skuffelsens mål for å finne teltet med det norske flagget i toppen. Og da Scott slet seg nordover igjen, hadde han fått ennå et tungt oppdrag i tillegg til alle de andre, han var blitt kongelig brevbærer.

Det viste seg at vår norske mottagelses komité var en enslig norsk forsker som arbeidet for University of Southern California i Los Angeles. Et spesialoppdrag for universitet hadde ført ham til Sydpolen.

Før vi gikk igang med å få flyet tilbake til den hardere delen av landingsbanen, tok vi oss et raskt blick rundt i terrenget. Et stykke fra

landingsbanen så vi de deler av Amundsen-Scott stasjonen som ennå ikke var begravd av sne. Det var flere høye antennemaster her, og også en radardom. Over stasjonen vaiet det amerikanske flagget i den svake brisen. Været var strålende, riktig norsk påskevær på fjellet med 30 kuldegrader og sol over alle vidder.

Stasjonssjefen kom ut til oss mens vi holdt på å løfte flyet tilbake på den hardklappede landingsbanen, mens Thor kjørte motorene. Han ønsket oss hjertelig velkommen til Amundsen-Scott stasjonen og gjorde oss samtidig oppmerksom på at vi var den første norske ekspedisjon, som hadde tatt seg til Sydpolen for egen maskin siden Roald Amundsen var der i 1911. Dermed ble vårt besøk en historisk begivenhet som burde feires. Vi ble buden ned i stasjonen, som lå dypt nede under isen og var iferd med å bli presset helt sammen av ismas-sene. På veien bort til stasjonen passerte vi Max Conrads fly «The White Penguin» godt fortøyet et stykke fra landingsbanen. Max Conrad lå og sov, fordi velkomstfesten etpar dager tidligere hadde tatt sterkt på hans krefter.

Vi fikk en hurtig omvisning nede i stasjonen og ble så invitert på kaffe og smultringer i byssa. Så ble vi invitert på fest om kvelden etter at vi hadde sovet ut, men Thor avsto bestemt innbydelsen og sa at han ikke ville risikere å ha flyet stående for lenge ute på landingsbanen, fordi motorene ville bli sterkt avkjølet og vanskelige å starte. Han ville tilbake til McMurdo så hurtig som mulig. Det var nå over et døgn siden vi hadde startet fra Christchurch og vi begynte å bli litt søvnige. Selv kunne jeg godt tenke meg å bli noen dager på Sydpolen men Thor ville bruke det fine været til å komme nordover igjen. Kaffen hadde kvikket oss opp og en rask tur til selve polpunktet rakk vi i hvertfall å gjennomføre.

Så takket vi pent for gjestfriheten og hoppet ombord i flyet. Thor varmkjørte motorene som allerede var blitt sterkt avkjølet før vi kjørte frem til enden av startbanen, der jeg satte Polar Path gyroen på startbanens gridkurs som vanlig. Hele flyturen nordover var en stor opplevelse i det vakreste været en kunne ønske seg i Antarktis. Vi hadde nok vært usedvanlig heldige.

En hyggelig og pratsom buss-sjåfør kjørte oss inn fra flyplassen til McMurdo-basen, der vi ble innlosjert i Ross Hilton Hotel. Navnet forbant oss med et luksushotel hernede i Antarktis' metropol, men det viste seg å være en seilduksbrakke med tropisk varme og en masse ledige køjer. Her brukte stasjonssjefen å innlosjere kongressmenn og

annet løst folk som kom på besøk uten noe vitenskapelig oppdrag. Vi nærmest besvimte i drivhusvarmen og våknet 12 timer senere badet i svette. Noe liknende hadde jeg tidligere opplevd på Thule-basen på Grønland da jeg tjenestegjorde i U.S. Air Force der. Amerikanerne likte å ha det varmt innendørs i polartraktene.

Det så ikke så bra ut for flyving over det Antarktiske kontinentet til Punta Arenas i Chile. Ifølge værkartene ville vi får motvinder opptil en styrke av 100 knop. Med vår marsj fart på 160 knop over lange distanser ville vi ikke kunne klare å fly den 2728 nautiske mil lange strekningen direkte med slike motvinder.

Selvfølgelig kunne vi mellomlande underveis ved noen av forskningsstasjonene på den Antarktiske halvøy, men det var vanskelig å komme i kontakt med disse stasjonene og de hadde bare skiveier å lande på. Foreløpig måtte vi bare slå oss til ro i McMurdo og vente på en vær situasjon der vi fikk medvinder ihvertfall en del av strekningen. Tiden brukte vi til å se oss rundt på McMurdo-basen.

Først måtte vi til postkontoret der alle våre filatelibrev skulle stemples. Et av de store problemene på en jordomflyving er brevene som filatelistene sender med. Vi hadde fått med en større sending som skulle stemples på hvert sted vi landet. Max Conrad hadde forlangt to dollar for hvert brev han tok med til Sydpolen og hadde finansiert sin flyving på denne måten. Vi hadde dessverre ikke gjort det samme men tatt med posten gratis.

Det som interesserte meg mest her var polarhundene. Som gammel hundekjører fryder man seg når man får se disse vakre veltrente hundene i aksjon. Polarromantikken er ikke død så lenge det finnes sledehunder i felten. Riktignok skrev Jack London i en av sine Alaskabøker: «Av alt slit her nord er hundekjøringen det forferdeligste». Det var nok denne boken Robert Falcon Scott hadde lest siden han ikke ville bruke hunder på ferden til Sydpolen. Våre New Zealandske venner var absolutt ikke enige i at hundekjøring var et forferdelig slit, de sverget til hundene akkurat som Nansen og Amundsen. Vi ble budne til middag og fortsatte hundepprat langt utover kvelden. Etter et par øl var vi skjønt enige om at den beste måten å ferdes til Sydpolen eller Nordpolen da, var med hundespann forsynt fra luften med drøpp fra småfly. Thor som var pilot og ikke gammel hundekjører hadde følt seg litt utenfor under alt dette hundeppratet men nå våknet hans interesse når det ble snakk om flystøtte fra småfly. Han erklærte generøst

at vi når som helst ville stille vår utmerkete Cessna 421 til disposisjon for et fremstøt mot Sydpolen med hundespann.

Neste dag dro vi til Scottekspedisjonens hus fra 1910, der det var mye rart å se på. Tørkete selskrotter og hundekadavre som nesten så levende ut. Kasser med proviant, som nå var 60 år gamle, lå spredt rundt huset. Et stykke lenger borte så vi det veldige trekorsset som var satt opp på Observation Hill til minne om de fem menn som omkom på veien hjem fra Sydpolen. Under navnene som var inngravert i korsset sto også en linje fra Tennysons dikt «Ulysses»: «To strive, To Seek, To Find and Not to Yield».

Oppe i høyden litt ovenfor McMurdo-byen lå det et kraftverk som også måtte besees. Det var nemlig et riktig atom-kraftverk med en kapasitet til å forsyne en millionby med elektrisk kraft. Det er ikke mange steder i verden man har et slikt kraftoverskudd. Stasjonssjefen så gjerne at vi etablerte et norsk høfjellshotell her, så han kunne få avsetning for noe av sin overkapasitet. Dette var selvfølgelig stedet for et Globetrotter hotell, der de mest bereiste og kresne turister kunne oppleve Antarktis på nært hold. Dette kommer jo engang i ikke alltfjernt fremtid og det var jo morsomt om et norsk foretagende kunne være pioneren på dette feltet.

Den 23. januar 1970 var vi tidlig oppe, spiste en solid frokost og fikk en grundig gjennomgang av værforholdene langs ruten fra McMurdo til Punta Arenas. Etter satelittbildene så det ut til at vi skulle få fin medvind på den første halvdel av turen. Resten av turen skulle vi få sterk sidevind. Vi var klar over at over en så lang strekning kunne værforholdene forandre seg meget mens vi var underveis. Både Arktis og Antarktis er jo beryktet for sine raske værforandringer.

Det var bare ett godt kontrollpunkt på hele ruten, Byrd Station omtrent midtveis inne på det Antarktiske kontinentet. Her fantes det en Tacan stasjon og en skivei, der vi kunne lande i nødsfall. Etter et høytidelig farvel med stasjonssjefen og alle våre nye venner her, som hadde hjulpet oss på alle måter og fått oss til å føle oss hjemme i McMurdo, startet vi mot Punta Arenas klokken 0430 GMT.

Været var strålende over Ross-barrieren, denne veldige isørken som antagelig skjuler en av verdens største oljeprovinsler. Her ligger antagelig et antarktisk Kuwait og venter på å bli oppdaget.

På radioen hørte vi plutselig en samtale mellom stasjonssjefen på Amundsen-Scott stasjonen på Sydpolen, og stasjonssjefen for

McMurdo-basen. Det ble fortalt at Max Conrad hadde startet fra Sydpolen omtrent samtidig med at vi startet fra McMurdo. Etterat han var kommet i luften fløy han inn i iståke og mistet kontrollen over flyet. Den ene propellen hadde tatt ned i isen og blitt skadet. Max Conrad hadde da bestemt seg for å lande igjen, men kunne ikke finne landingsbanen og hadde havarert utenfor enden av landingsbanen. Flyet var blitt totalt vrak, men han hadde selv kommet fra havariet med et par brukne ribb-ben. Det hadde altså gått troll i ord, «The White Penguin» kunne ikke fly. Med oppriktig sorg lyttet vi til samtalen om denne tragedien der langt inne på isviddene. Nå var vi alene i kappløpet rundt jorden og dermed var jo spenningsmomentet forsvunnet. Men vi var glade over at Max Conrad hadde kommet levende fra ulykken og at den hadde skjedd så nær stasjonen at han kunne få øyeblikkelig hjelp. Det kunne jo ha hendt langt fra folk hvor han kunne blitt liggende i ukevis før han endelig ble funnet.

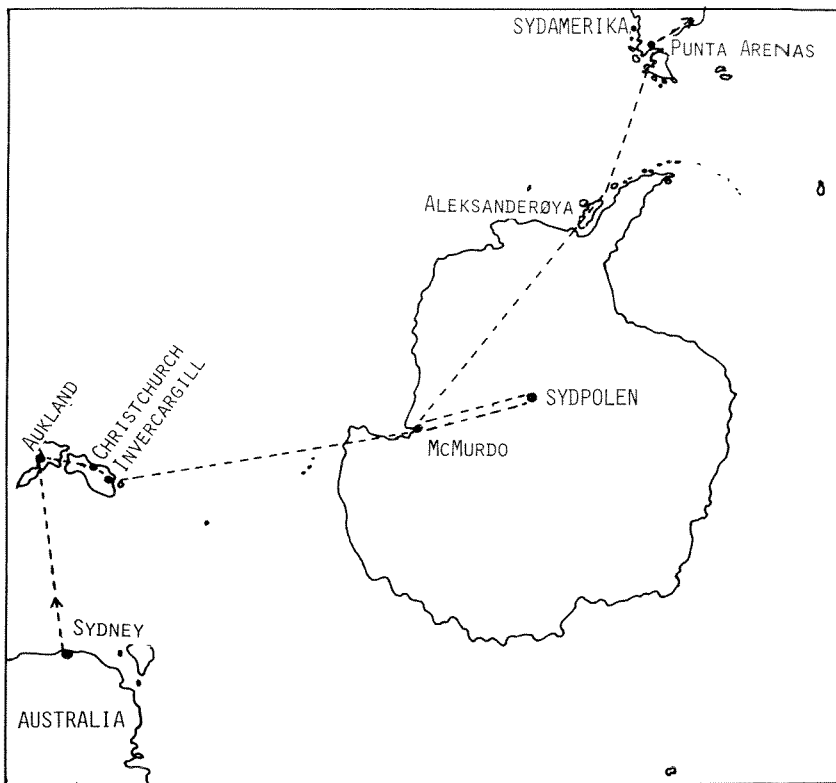
Noen timer fløy vi over den veldige innlandsisen til vi forlot kontinentet ved Rydberg-halvøya. Snart var vi over Smyley-øya og kunne se Alexanderøya forut. Vi hadde klart vær med god sikt og jeg kunne derfor kartlese idet vi hadde flott utsikt fra 20.000 fots høyde. Men nå begynte vi å tape tid. Medvinden hadde snudd og blitt kraftig motvind, og da vi omsider nådde kontrollpunktet på nordsiden av Alexanderøya hadde vi tapt en time i forhold til vår ferdplan.

Under flyvingen hittil hadde vi hatt god radioforbindelse med McMurdo Radio og sendt våre posisjonsrapporter dit hver hele time som avtalt. Hver halve time sendte vi bare «Operation Normal».

Nå fulgte vi 71 grader vest meridianen nordover mot Kap Horn. Ute på styrbord side kunne vi se Adelaide-øya og vi fjernet oss fra land etterhvert som vi kom ut over Drake Passage. Dette havområdet er jo verdensberømt for sitt dårlige vær og sine voldsomme stormer.

For å spare bensin og minske motvinds-komponenten gikk Thor nå ned til 5.000 fots høyde. Til vår store forbauselse var havet speilblankt. Vi hadde faktisk ventet å se et frådende opprørt hav, slik vi var vant til fra Nordatlanten.

I den lave høyden vi nå fløy klarte vi ikke lenger å holde forbindelsen med McMurdo Radio, så vi forsøkte å få forbindelse med Punta Arenas Radio eller noen av de Argentiske radiostasjonene på Ildlandet. Men vi hadde ikke hellet med oss. Under disse forholdene sendte vi våre hel- og halv-times rapporter blindt i håp om at noen av radiostasjonene skulle høre oss, selv om vi ikke kunne høre dem. Hvis



Flyruten fra Sydney i Australia til Punta Arenas i Sydamerica.

McMurdo Radio ikke fikk våre rapporter ville de kanskje anta at vi hadde gått ned i Drake Passage, og etter en tid ville det bli satt igang ettersøking etter oss.

En tid fløy vi inne i skyer med kraftig ising, så Thor minsket høyden til 500 fot over havflaten for å bli kvitt isen. Heldigvis hadde vi radar på flyet, så jeg speidet ivrig etter tegn til land på radarskjermen.

Plutselig som ved et trylleslag brøt skydekket opp, og i strålende klart vær lå Kap Horn derute.

For å gå klar av fjellene på Ildlandet, som nå reiste seg lik en svart vegg, steg Thor opp til 9000 fot og deroppe hadde vi flott utsikt over dette merkelige landet. Det som forundret oss var den frodige grønsken som dekket landet langt oppover fjellsidene. Snart sirklet vi over Punta Arenas, denne underlige byen nede ved Magellanstredet. Thor

fikk landings-tillatelse, og klokken 2342 GMT landet vi på Chabunko flyplass etter 19 timer og 12 minutter i luften.

Da vi stoppet på parkeringsplassen foran flyterminalen strømmet en stor delegasjon frem mot oss. I spissen for delegasjonen var presidenten for Chiles Aero Club. Han stusset litt da han oppdaget at vi var to mann ombord i flyet. Det viste seg å være helt forståelig fordi delegasjonen var kommet helt fra Santiago for å ta imot soloflyveren Max Conrad på hans rekordflyving rundt jorden over polene. Vi fortalte presidenten hvad vi hadde hørt på radion etter starten fra McMurdo.

Dermed dro vi med god samvittighet inn til byens flotteste hotell, Hotel Cabo de Hornos. Vi fikk ordnet med et rom der, men før vi gikk tilkøys stakk vi innom hotellets bar for å ta oss et glass øl. Vi var blitt så veldig tørste av å sitte i 19 timer i den tørre luften i flyets trykk-kabin. Mens vi satt der ved bardisken og nøt et glass iskaldt chilensk øl, var det en kar som slo meg på skulderen og spurte om vi tilfeldigvis skulle være polarflyverne Pedersen og Tjøntveit. Jo, det var nok riktig. Mannen var leder for en gruppe på tre personer. Det viste seg å være en undsetnings-ekspedisjon, som var ute for å lete etter oss.

Naturlig nok startet de ettersøkingen i baren på Hotel Cabo de Hornos. Hadde de ikke funnet oss der, ville de kjørt ut til flyplassen for å se om flyet var kommet dit. Var ikke flyet der, ville de sendt ut en Coast Guard Albatross for å lete etter oss i havet utenfor Kap Horn.

Et av de store navigasjons-problemene på jorden rundt flyvingen var å finne ut hvor man befant seg når man våknet på morgenen. Det tok meg en stund å finne ut at vi virkelig var i Punta Arenas da jeg våknet neste morgen. Hotelrommet hadde ingen ting som røpet at vi var i Chile, ikke en fyrstikk-eske eller skrivepapir med hotellets navn. Ikke engang det tradisjonelle Nye Testamentet, som ellers alltid bruker å ligge i nattbordskuffen. Telefonen virket ikke når jeg forsøkte å ta en posisjonsbestemmelse ved hjelp av den. Fra hotellvinduet kunne jeg se et nokså vanlig havneområde, men det fantes ingen reklarneskilt eller andre oppslag som kunne brukes til stedsbestemmelse. Da sto det bare igjen å se etter i min loggbok, der det heldigvis sto landingstid på Chabunko flyplass den 23. januar 1970.

Etter en bedre frokost dro vi til hovedpostkontoret med vår filateli-post. På grunn av revolusjonen var postkontoret ikke helt i funksjon igjen, fordi man ventet på nytrykte frimerker fra Santiago. Jeg fikk tak i postmesteren, men han ville ikke stemple våre brev uten chilenske frimerker. Etter mange års flyving med SAS på Sør-Amerika visste

jeg jo at en liten gave kunne ordne det umulige. En flaske god amerikansk whisky fra McMurdo, overlevert til postmesteren på en diskret måte, løste problemet. Vi fikk stemplet alle våre brev både med og uten frimerker, og vi kunne til og med få ta med brevene selv til tross for at postverket i grunnen var ansvarlige for den videre befordring i og med at de var stemplet i Punta Arenas.

Fordelen med revolusjonen i Chile var at det gamle byråkratiet var rensket ut, og det tok noe tid før de nye byråkratene overtok. Det gjorde at vi fikk starte fra Chabunko flyplass på søndag den 25. januar med Buenos Aires som mål. Dette ville vært helt utenkelig under det gamle regimet, der søndagen skulle helligholdes og alt skulle være stengt unntagen kirkene. Det nye radikale regimet i Chile ga blaffen i det. Klokken 1404 GMT var vi derfor i luften etter å ha belønnet toldere og kontrollører for deres store hjelpsomhet på en søndag.

Hjemover via Nordpolen

Flyvingen nordover langs kysten av Patagonia foregikk i strålende vær. Det forbauset oss å se alle de store oljefeltene, men det bekreftet i grunnen bare det amerikanske geologer hadde fortalt oss i McMurdo at det skulle være meget gode muligheter for oljefunn rundt Falklandsøyene og også på Den Antarktiske Halvøy. Etter 6 timer og 36 minutter landet vi i Buenos Aires en vakker sommerkveld.

I West Palm Beach i Florida ble vi liggende værfast et døgn på grunn av en tropisk orkan. Så gikk turen videre til Wichita i Kansas, der Cessna-fabrikken holdt en stor middag for oss, fordi vi hadde laget god reklame for et av deres utmerkede produkter. Her på Cessna-fabrikken fikk også vår Cessna 421 en grundig teknisk gjennomgang, så alt skulle være i perfekt stand for flyvingen over Nordpolen. Så bar det videre til Seattle og nordover til Anchorage og Fairbanks.

Her hilste vi på vår gamle venn Sig. Wien, en av de fire legendæriske brødrene Wien, som førte Alaska inn i flyvingen tidsalder allerede i 1924. Brødrene Wien hadde norsk far som var fra Dokka, og svensk mor. De var meget stolte av sin skandinaviske herkomst.

Lørdag den 14. februar fortsatte vi til Point Barrow på nordkysten av Alaska. Som alltid var det en stor skjønnhetsopplevelse å fly lavt over Brooks Range, den vilde fjellkjeden som markerer grensen mellom det indre Alaska og det arktiske Alaska. Her fløy vi nå over en av verdens siste store villmarker der menneskene bare ferdes i små grup-

per på jakt etter caribou, mineraler, olje eller naturopplevelser. Da vi passerte Anaktuvuk-passet kom jeg til å tenke på Helge Ingstad, som tilbragte et helt år heroppe i disse flotte traktene sammen med innlandseskimoene. Det var tyve år siden nå, men ennå hadde ikke teknikken gjort sitt inntog her. Først når byggingen av den store oljeledningen fra Prudhoe Bay tvers gjennom Alaska til Valdez, kom igang ville innlandseskimoenes liv bli totalt forandret. Derfor var det så verdifullt at Helge Ingstad fikk tilbringe et helt år sammen med disse interessante menneskene før deres gamle jegerkultur forsvant.

Straks vi hadde passert Prudhoe Bay forandret været seg, og det var snestorm med 40 knops vind og 40 kuldegrader da vi landet i Barrow. I den isnende kalde vinden med sneføyken rundt oss, fylte vi bensintankene helt fulle foran den 15 timer lange flyturen over Nordpolen til Tromsø. Det var en virkelig sur jobb, og vi var glade for at det ikke hadde vært slikt vær nede i Antarktis.

Klokken 2303 GMT startet vi fra Barrow flyplass i et forrykende uvær. Vi klatret raskt opp til 19.000 fots høyde, der vi fløy høyt over snestormen under en praktfull stjernehimmel. Polar Path gyroen som jeg hadde satt til startbanens gridkurs før starten i Barrow ble nå kontrollert ved hjelp av stjerner og astrokompasset. Så slo jeg på Mini-Loran C og fikk inn de sterkeste Loranstasjonene. Hele Polhavet var nå dekket av Loran C kjeder, så det var mulig å navigere heroppe med meget stor nøyaktighet. Hvert tyvende minutt, kontrollerte jeg vår utmerkete Polar Path gyro med en av de sterkeste navigasjons-stjernene, og hver halvtime tok jeg et Loran C fix som jeg kontrollerte med en stedlinje tatt på en stjerne som sto rett forut ved hjelp av sekstanten.

Etter 7 timers flyving var vi over Nordpolen, hvilket jeg fikk bestemt ved stedlinjer tatt både på Loran og med Astro. Det finnes ikke noe mere fasinerende enn å navigere et luftfartøy over Polhavet en stjerneklar vinternatt. Utvalget av gode navigasjons-stjerner er så stort at man bare kan velge og vrake. Da er det annerledes sør for Ekvator der utvalget av gode stjerner er mere sparsomt.

Nå er jo astronavigasjon en kunst som holder på å dø ut takket være innføringen av det meget nøyaktige treghets-navigasjonssystemet. Det er selvfølgelig et stort teknisk fremskritt så lenge pilotene ikke stoler blindt på det, men driver en mental kontroll av sin kurs ved hjelp av solen eller Polaris og andre kjente stjerner.

Fra vår utmerkete utsiktsplattform oppe under polarhimmelen hadde vi et veldig fint utsyn over polarisen rundt Nordpolen. Isen var

ganske tett dernede med et virvar av høye skrugarer i alle retninger. Akkurat nå var det ikke noe bra sted for en landing med vårt fly, selv om det kunne vært moro å ha landet både på Sydpolen og Nordpolen på denne turen. Det fikk heller vente til en fremtidig tur, når vi hadde ski-understell på flyet.

11 timer etter starten fra Barrow fløy vi inn over nordkysten på Svalbard. Månen hang skakt nær horisonten i vest, og rett i sør kunne vi se den røde dagranden som et godt tegn på at solen snart ville være tilbake over Svalbard. Å komme inn fra Nordpolen over Svalbard var som å komme tilbake til sivilisasjonen igjen. Hernede lå jo hele byer med tusener av mennesker. Thor pratet på radioen med Isfjord Radio og fikk en orientering om vinterens isbjørnbesøk dernede, og jeg fikk hilsener fra gode venner som overvintret der. En stund senere fikk han kontakt med Bjørnøya Radio. Her hadde de også hatt endel bjørnebesøk og de ville gjerne ha besøk av oss også og de foreslo vi skulle lande på et frosset vann like ved stasjonen. Thor avslo høflig, men jeg sa til Bjørnøya Radio at vi kanskje kom tilbake ved en senere anledning, så det var godt å vite at det fantes brukbar landingsplass. Et par år senere landet Ingrid der flere ganger på vei til Svalbard og ble meget hjertelig mottatt.

Det lysnet raskt etterhvert som vi fløy sørover, og snart kunne vi se lysene fra Tromsø forut. Vi landet på Langnes flyplass klokken 1353 GMT søndag den 15. februar, etter 14 timer og 50 minutters flyving fra Barrow. Mottakelsen i Tromsø var så hjertelig at vi besluttet å overnatte der. Vi var jo ganske slitne selv om turen hadde gått perfekt.

Mandag 16. februar forlot vi Tromsø i strålende vær og toppform etter en natts god hvile. Det ble en praktfull tur sørover Norge på langs, og klokken 1350 GMT landet vi på Fornebu etter 4 timer og 15 minutter i luften. Dermed var ringen sluttet.

Perspektiver

Nøyaktig to måneder tidligere hadde vi startet fra Fornebu for å delta i kappløpet fra London til Sydney. Da visste vi ikke at vår jordomflyving skulle utvikle seg til et kappløp med Max Conrad. Dessverre ga vår verdensberømte motstander opp allerede på Sydpolen men selv om han ikke hadde havarert der, tror jeg nok at vi ville slått ham, fordi vi hadde meget bedre materiell både når det gjaldt fly og navigasjon og fremfor alt hadde vi årelang trening i polarflyving. Det hadde

ikke blitt noen rekordflyving på grunn av de mange opphold underveis, men det var heller ikke meningen å sette noen hastighetsrekord.

Hvad var så hensikten med turen?

Jo, hensikten var for det første å vise at det er mulig å fly sikkert over Antarktis selv med et lite tomotors fly, og dernest å vise at mindre fly kan være meget anvendbare for spesialoppdrag i både Arktis og Antarktis i forbindelse med ekspedisjons-virksomhet.

Før eller senere vil man åpne de trans-antarktiske rutene mellom Australia og Sør-Amerika, såvel som Australia og Sør-Afrika, og dermed korte ned reisetidene mellom disse kontinentene betraktelig. Det er imidlertid først når neste generasjon av supersoniske fly blir satt inn her at man får den fulle nytten av trans-antarktiske «short-cut». Da vil flyturen fra Sydney til Rio bare ta 4 timer, og Sydney til Cape Town vil ta 3 1/2 time over Antarktis.

Og mens vi brukte 174 flytimer for å komme rundt jorden over begge polene, vil fremtidens supersoniske passasjerfly bare bruke 17 timer på denne turen.

Med «Hekla» til Angmagsalik

En ishavsfarers inntrykk av Øst-Grønlanderne

*av kapt. Ragnvald Knudsen**

Den første gang Angmagsaliks eskimoer så et sjøgående fartøi, var da «Hekla» ført av Ragnvald Knudsen forserte isbeltet 1892. Tre år før hadde Knudsen mestret drivisen lenger nord og beseilet en del av Nordøst-Grønlands kyst. Den danske kommisjon for Grønlands undersøkelse sikret sig så den erfarne ishavsmann ved å leie «Hekla» med mannskap til å bringe en ekspedisjon under marineløytnant Ryder til Scoresbysund 1891. De norske overvintret sammen med Ryders lille selskap og førte det året etter inn til Angmagsalik. Det er sine inntrykk fra denne siste del av ferden, kapt. Knudsen skildrer så interessant nedenfor.

Kaptein Knudsen gjorde sine optegnelser under selve ferden. Deres verdi forhøies ved utmerkede fotografier fra kapteinens kamera.

Den 30. aug. var vi ved iskanten på 67° 23' n. br., 24° 56' v.l. Isen var meget svær og tett sammenpakket på grunn av de siste dages østlige stormer. Tåke og høi rulling tvang oss til igjen å stå utover, og nu begynte en rekke gjenvordigheter der prøvet vår tålmodighet hårdt. Sterk storm og oprørt hav, tåke og regn, sne og mørke netter bragte oss i en ubehagelig stilling mellom de store isfjell og koss der lå drivende inntil 20 mil av den faste iskant. Under dette førtes vi stadig sydover og kun av og til såes et glimt av drivisbeltet som skilte oss fra Grønland.

Natten til 4. sept. var dog den værste. Ni timers belgmørke i en orkanaktig snestorm med tett iskant i le og isfjell rundt omkring, er en situasjon man helst undgår. Men denne gang var det umulig, da stormen falt plutselig over oss. At det gikk godt var et under. De eneste seil vi kunde føre var tre sneseil, og en lykke var det at vi beholdt dem, da de hjalp maskinen så skibet holdt styring.

Hele natten befant vi oss i den største spenning. Kom der is i vår vei, var vår skjebne avgjort, da vi ikke kunde se mere enn en skibslengde foran oss.

Ved dagens frembrudd pustet vi lettere, men vi visste at der endnu

* Artikkelen er trykt i tidsskriftet «Fra Land til Land» og utgitt som et særtrykk av Etnografisk Museum i 1930. Ragnvald Knudsens reiser ble innledningen til den senere norske fangstvirksomheten på Østgrønland og i sjøområdene utenfor.

var 10 mil til de ytterste isfjell som vi måtte prøve på å legge bak oss, innen mørket igjen falt paa. Vi mistet en av ekspedisjonens båter med alt tilbehør og en del surringsstøtter knekket. Forøvrig slapp vi noenlunde helskinnet fra det.

Den 9. sept. fikk vi endelig Grønland i sikte nord for Kap Dan, men også i den retning lå der tett is overalt. Neste morgen hadde vi arbeidet oss inn, men betydelig mot syd, og da snetykket lettet noe, var vi ikke langt av land. Her hindret isen oss ikke stort, og det gikk derfor raskt innover, inntil et tett isbelte tvang oss til en vestligere kurs. Vi ble til sist nødt til å bore oss igjennem dette isbelte for å nå inn til havnen Tassiussak ved Angmagsalik hvor vi ankret kl. 8 aften, tolvte dagen efter vår avgang fra Dyrafjord på Island.

Ved munningen av havnen fikk vi besøk av fire kajakmenn der til tross for det usedvanlige syn av et skib straks blev fortrolige med oss og beså skibet. Med stor forundring befølte de enhver ting, især de kolossale rikdommer av jern, og vilde vite hvortil alt benyttedes.

Deres sprog kunde selvfølgelig ingen annen forstå enn ekspedisjonens grønlandske tolk fra vestkysten.

Alle fire blev ombord om natten. En av dem var angakokk og hadde vært i månen to ganger. Angakokken var nemlig doktor, og da eskimoene ikke har midler mot innvortes sykdom, helbreder angakokkene dem med sine kunstner. De henter således et menneskes ånd der troes å forlate legemet under sykdom, tilbake, og det var under sin omstreifen for å hente sådanne ånder at han måtte til månen. Han kunde dog ikke meddele noe nøiere om sine iakttagelser deroppe, men han var sikker på at han ved sine angakokk-kunster hadde helbredet flere.

De to av kajakmennene reiste hjem den neste dag for å underrette om den store begivenhet, skibets ankomst.

Den 12. sept. bega den danske ekspedisjon sig i sine to båter østover for å kartlegge kysten. To kajakmenn fulgte med for å delta i båtturen og være behjelpelige.

Ombord begynte det nu å bli livlig. Flere og flere eskimoer samlet sig på skibet, nysgjerrige efter å se alt og efter å tilbytte sig eller få endel av våre rariteter. Enhver av partene talte på sitt sprog og forstod like lite, men ved hjelp av miner og geberder og de ord vi efterhånden lærte kom vi godt ut av det med hverandre. På vår side måtte vi beundre eskimoenes evne til å gjøre sig forståelig, og med hvilken hurtighet de kunde opfatte vår mening.



Hattemoter i Angmagsalik.

Landet er her for det meste snedekket, fjellene sønderrevet og takket. Kysten er uregelmessig og meget uren, skjær saaes hist og her og til dels langt fra land. Bergartene består vesentlig av gneis og granitt. Vegetasjonen er fattig, lyng og mosearter er fremherskende. Vi så ingen slags trær som kunde anvendes, kun på de mere begunstigede steder fantes litt pilekratt og småbjerk. Dyrelivet syntes å være meget ringe på land. Det er selvfølgelig havet som er angmagsalikernes rikdomskilde.

Fra kajak fanger de med harpun og lanse sel, hvis kjøtt gir dem føde, spekket bringer dem lys og varme, og skinnen arbeider de til klær, båter og telt. En og annen gang fanger de en isbjørn og med sine piler noen sjøfugler, men forresten har de ingen hjelpeskilder undtagen litt drivtømmer der av polarstrømmen føres inn til kysten med isen.

Den 14. sept. reiste jeg med 4 mann i båten for å besøke det hus soim lå nærmest, ca. 1 mil øst for havnen. Da vi hadde tilbakelagt 1 mil, møtte vi en konebåt full av kvinner og barn, 16 ialt, fra det hus hvortil vi aktet oss. Kajakmennesenes beretning om vår ankomst hadde vakt deres nysgjerrighet og de var på vei til skibet. Tiltross for de ikke ubetydelige ishindringer banet de sig dog frem og overvældedes til-

synelatende av glede ved plutselig å se oss. For et spetakkel det blev! Det kunde høres lang vei, rimeligvis var det deres skikk.

Vi lå stille og konebåten løp op på siden av oss. En evindelig takk hørt, fordi vi var kommet, og alle bjellret i munnen på hverandre. En tid lang blev vi sittende aldeles målløse overfor disse halv nakne mennesker i selskinn. En fryktelig stank fikk oss nesten til å tape været.

Endelig måtte jeg, for å fjerne deres frykt, gjøre den første tilnærkelse ved å trykke dem i hånden, hvad de villig tillot. Derpå utdelte jeg endel sukker, svsker og skibsbrød som lot til å smake godt, efterat de hadde forvisset sig om at det var spiselig.

En gammel kone syntes at hun måtte påskjønne mig igjen for disse gaver. Hun tok et stykke selkjøtt i munnen og slet en bit av det, mens hun holdt det fast mellom tennene. Derpå gav hun mig det hun hadde hatt i munnen. Jeg vilde ikke fornærme konen og tok kjøttbiten, men spise den kunde jeg jo ikke.

Vi måtte nu følge konebåten til skibet, uaktet vi helst hadde sett de roendes hus og telt først. På veien var de meget snakksomme, som kvinner gjerne er, og smilte stadig når vi så på dem. Da vi var i nærheten av skibet, blev det den samme skrik og hujing som da vi først møtte dem, og larmen blev besvart av de kajakmenn der var ombord.

Fallrepstrappen var ikke ute, men den behøvdes heller ikke, for to eskimoer stilte sig i skanseklædningsporten og halte kvinner og barn på fire inn gjennom den, til stor munterhet både for oss og for de ankomne, som lot til å være meget tilfreds med transporten.

De beså sig overalt, i kahytt og lugarer, og tilkjennegav ofte sin forundring over de mange ting de så, men var ikke overveldet, som vi vilde ha vært, om noen hadde vist oss ting der var like så ufattelige for oss.

Jeg tok frem et speil og rakte det til en innfødt. Han tok det ganske rolig, så i det en stund, begynte så å smile, dreiet speilet rundt, så på baksiden, blev ved å dreie og begynte å more sig over å kunne se folk derinne. Men det var slett ikke noe som tydet på at han var særlig overrasket. Likeledes med en sangdåse jeg satte på bordet. De lyttet, syntes visst det var rart, men fortsatte samtalen og interesserte sig først mere for dåsen, da jeg viste dem innretningen.

I anledning av eskimofamilienes besøk ombord fikk mannskapet fri, og det varte ikke lenge før de og de innfødte var likeså fortrolige med hverandre, som om de hadde vært kjent i mange år. Gamle klæd-

ningsstykker gjorde eskimoene helt lykkelige, ti de klaget over at sel-skinnet filte på huden og gjorde den sår. Dette var jo ikke utrolig, men når de fikk en skjorte, blev den allikevel bestandig trukket utenpå skinnklærne. I lugaren forut fant jeg alle dansende, kokken trommet, båtsmannen spilte harmonika og de øvrige svinget sig det beste de kunde. Eskimoene lot ikke til å forstå dansen, men hoppet dog med og moret sig storartet i mannskapets gamle slitte klær som de hadde trukket utenpå sine egne.

Da jeg av de ombordværende fikk vite at der lå et hus vestenfor oss, hvor beboerne intet hadde hørt om vår ankomst, bestemte jeg mig til å opsoke dem og forlot skibet tidlig om morgenen den 15. Efter å ha tilbaketog ca 4 mil fikk vi øie på en hund og antok at vi var i nærheten av folk. Ethvert sund blev nøie undersøkt. Plutselig fikk vi ute i isen øie på tre kajaker der pilte avsted for skyndsomt å komme i skjul bak et koss. Da vi innså at det ikke vilde nytte å ro efter dem, fortsatte vi vår kurs inn i et smalt sund og opdaget straks deres hus og at noen av beboerne var hjemme. Men de var i vill flukt opover og la sig ned bak stenene for å se på oss, som om vi var vesener fra en annen klode. De skiftet plass eftersom vi rodde innover, og det var pussig å se kvinner med sine barn på ryggen, gamle og unge, alle strevet for å komme sig bort.

For ikke å forøke deres frykt og for om mulig å komme i berøring med dem la vi oss stille i sundet. En lang tid gikk hen uten at noen viste sig. Omsider kom tre kvinner og en mann frem på fjellet ca 400 fot over oss, de ropte av alle krefter og snakket i munnen på hverandre. Hvad de sa, forstod vi ikke, men av deres fakter måtte vi slutte at de vilde vi skulde vende tilbake dit vi kom fra.

Enkelte ord hadde jeg nu lært av deres sprog, og jeg anstrengte mig hvad jeg kunde, for å rope høiere enn de og få dem til å begripe at vi var mennesker som ikke vilde dem noe ondt. Efter noen tid lyktes det også å gjøre dem dette forståelig, og da vi viste dem forskjellige ting, dristet de sig ned til stranden. Vi la til og jeg tok alle i hånden. De forstod ikke hvad det skulde bety, men gjorde heller ingen motstand, noen kom med høire, andre med venstre hånd. Efterpå fikk de flere foræringar og nu begynte de forskrekkede ansikter å få et annet uttrykk. Vi gjorde op ild og kokte kaffe, mens alle stod omkring og betraktet oss og hvad vi hadde på med stor nysgjerrighet. Ja, liketil mine skjorter blev knuppet op og nøie undersøkt.

Da kaffen var ferdig, satte vi oss i båten for å drikke den. Eski-



Eskimoer foran kameraet.

moene leiret sig ved siden av oss og mottok med takknemlighet hvad vi gav dem av vår mat, men også disse eskimoer var forsiktige nok til ikke å spise av noe, forinnet vi selv hadde vist dem at det var spiselig. Vi gjorde atter den samme erfaring som sist, at sukker, rosiner, svi-sker og skibsbrød falt i deres smak, mens de ikke likte det som var salt, samt kaffe og øl.

De tre kajaker som vi hadde sett utenfor, kom inn til land, og roerne blev mottatt med gaver. Nu blev der liv og almindelig glede, og jeg må si vi følte oss likeså lykkelige som eskimoene over det bekjenskap som var stiftet. Vårt telt blev slått op på en nærliggende skrent og våre nye venner hjalp oss med å bære våre saker op til teltet og fortøie båten.

En episode hadde dog nær ødelagt all fortrolighet. Jeg ønsket et foto-grafi av eskimoene ved teltet, men ikke før hadde jeg stilt appa-ratet op, før de fjernet sig en for en. Jeg fikk dog tilsist en av mennene til å følge mig og viste ham hele hemmeligheten ved apparatet. Han så at der ikke truet noen fare og moret sig nu over hvad han iakttok på mattskiven, sine kamerater stående på hodet. De øvrige blev nysgjer-rige og fikk overbevise sig om det samme. Siden var der intet i veien

for å få dem til å ta stilling foran apparatet, og hver gang jeg senere kom med kassen var de alltid rede.

Vi fulgte eskimoene til deres vinterhus som lå et stykke borte. Ved inngangen tok noen hetten på anoraken over hodet, andre lot den være nede, og så begynte de å krabbe inn i en ca 40 fot lang smal gang som var så lav at jeg foretrakk å ta mig frem på alle fire. Hele huset bestod av sten og torv og var nedgravd omtrent jevnt med marken. Det hadde kun et eneste rum hvis gulv bestod av sten. Hvad vi så av veggene, var torv, hvor de ikke var betrukket med selskinn.

Rummets lengde var 14 alen, bredden ca 9 alen. Her levde seks familier, tilsammen 24 mennesker, fordelt på seks brikses eller båser der lå langs den ene vegg og kun var avdelt fra hverandre med stykker av selskinn av en fots høide strukket mellom noen støtter. Foran briksene stod på stenpiller lampene hvori der var mose og spekk for belysning. Over lampene hang stengryter, men jeg så ikke noe blev kokt. Alt ing spistes rått, såsom kjøtt og spekk av sel og isbjørn.

En fryktelig stank slo oss imøte, da vi trådte inn i huset. Men den generte oss nu ikke så meget. Værre var osen fra lampene som man bragte til å brenne med full flamme, ikke fordi det var mørkt ute endda, men fordi lyset ikke formådde å trenge inn gjennom de tre tarmskinnsvinduer.

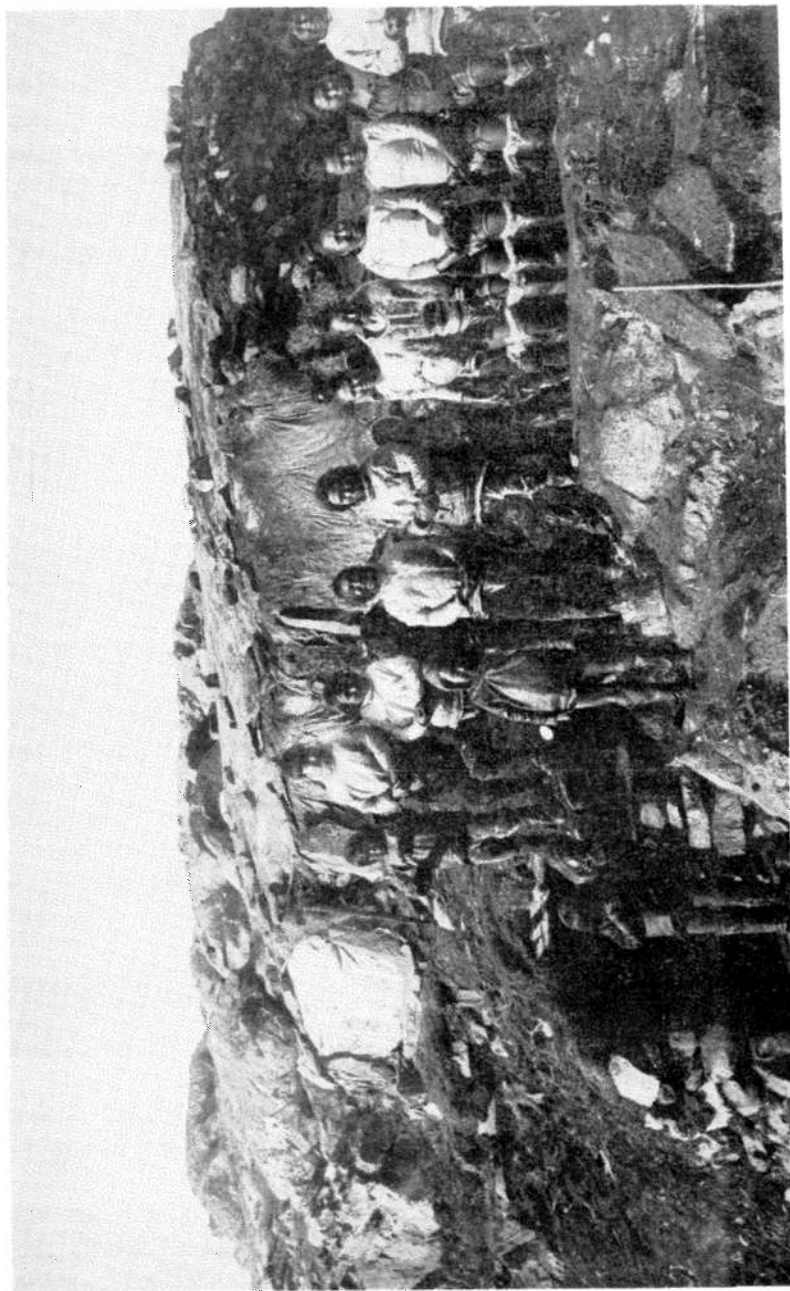
Jeg blev anvist plass på briksen hos den av beboerne som så ut til å ha mest å si i huset. Han var ikke den eldste, men sannsynligvis den dyktigste fanger.

Alle tok nu av sig sine klær og de voksne iførte sig natit, et smalt belte som bæres om livet, og satte sig, hver familie på sin briks.

Enkelte angmagsalikere har to koner, men i dette huset hadde mennene bare en hver. Briksene var likesom hver families værelse. Her holdt de sig om dagen og sov om natten med et selskinn under og et over sig og med anoraken sammenrullet under hodet. Dette var alle de sengklær de hadde.

Eskimoene er små folk, langt under hvad der er middelhøide hos norske, og kvinnene er noget mindre enn mennene. De er slanke av vekst og velbygget. Skjeggveksten er ringe, øinene sortbrune og håret sort, tykt, stritt, uklippet. Kvinnenes hår er tettere og finere enn mennenes.

Den eldste av kvinnene der kunde være henved 60 år gammel, var skallet, og hos et par yngre såes likeledes antydning til skallethet. Årsaken til at de mister håret skal være den at de strekker det for sterkt



Foran vintergammen. Inngangen sees til venstre i forgrunnen.

under opsetningen av den hårtopp som de voksne kvinner alltid bærer. Så godt som alle kvinner var tatuerte med et par korte streker mellom øienbrynene og på haken, likeledes på armene og hendene og til dels benene, men også på brystet og maven.

Tatueringen rummer visstnok den tro at den gjør dyktig til arbeide; i sykdomstilfelle har den helbredende virkning. Den foregår derved at man syr igjennem huden med en sotet senetråd. En av kvinnene beklaget sig over at hun hadde lidt fryktelig under operasjonen, så hun engang hadde vært i begrep med å drukne sig. Amuletter hadde flere. Noen bar dem på sig, andre hadde gjemt sine. Jeg fikk noen som sannsynligvis var vraket. En vilde jeg tilbytte mig, men det kunde på ingen måte la sig gjøre. Mine to kniver fristet vel mannen, men hans kone sa at han måtte ha den, når han var på fangst. Altså skulde denne amulett beskytte ham eller bringe ham lykke.

Jeg utdelte mere av hvad vi hadde medbragt for eskimoene. Når jeg gav en ting til en av dem, så det ut som om alle gledet sig over det. Enhver gjenstand blev nøie undersøkt og beundret. Blandt kvinnene var perler og bånd høit skattet. Perlene blev trukket på senetråd og hengt i ørene, i håret eller om armer og hals. Barnene fikk sine panner prydet med perler derved at de blev trædd på deres hår. De røde bånd fikk plass rundt den høie hårtopp. Jeg kunde forstå at mine gaver var rikdommer i de innfødtes øine. Men så inderlig takknemlige som de var for hvad de fikk, kunde de ikke bare sig, da jeg helte av esken i deres hender. De måtte si: amali, amali — mere, mere. Noen fikk fyrstikker, og det forbauste dem å se hvor hurtig de gav ild. Lampene blev slukket og atter tendt, og i sin iver blev de ved å stryke av fyrstikker, inntil eskene var tomme og dermed også gleden forbi.

Deres eget fyrtoi bestod av en treklamp med runde fordypninger hvori de satte en trepinne, og denne dreide de rundt, til tremelet begynte å gløde.

Eskimoenes eiendeler var ikke mange, men dog meget interessante, så vi vakte gjensidig, så å si, hverandres beundring. Kvinnenes drakt bestod av støvler, anorak og korte benklær, så korte at en ikke ubetydelig del av deres kropp var blottet. De minste barn hadde ingen klær. Når moren skulde ut, puttet hun barnet ned i anoraken, så det blev sittende på hendes bare rygg og tittet frem over skulderen. Større barn hadde anorak og støvler, men ingen bukser. Mennene hadde foruten anorak og støvler også lange bukser, så deres kropp var godt dekket. På hodet bar enkelte av dem fugleskinnsluer, og når de var ute i kajak,



Hele boplassens befolkning.

hadde de som oftest utenpå en overtrekksanorak sammensydd av tærmer.

Det er kvinnenes arbeide å berede selskinn og sy de klær der brukes. Sittende på briksen med korslagte ben, og med firkantete nåler uthamret av jern, med tråd av selhundssener tvunnet mot kinnet, med syring av lær på pekefingeren og selskinnet fastholdt ved hjelp av tærne utførte de sitt arbeide både raskt, smukt og solid.

Mennene stod heller ikke tilbake i sitt arbeide, og det forundret mig at de med sine kniver av båndjern, sten og tannrekker av håkjerring kunde fremstille så mange smukke ting der både var praktiske og sinn-drige.

Vi tilbragte i alt 5 dage sammen med disse menneskene og for det meste i deres hus. At det var 20—30° varme derinne og at det måtte bli en fryktelig stank av så mange menneskers ophold i et så litet rum uten tilstrekkelig luftveksling, var alt annet enn behagelig, men opholdet hos disse mennesker hører allikevel til mine interessanteste oplevelser. Mens vi var der, kom der besøk fra nærmeste hus som lå en mil borte, herved fikk vi anledning til å iaktta flere av de innfødte og se mere av deres liv og skikker.

Under vårt opphold blev der stiftet ekteskap mellem en ung gutt og en pike som begge bodde i samme vinterhus. Hele ceremonien bestod deri at gutten flyttet over til piken og lå sammen med denne som tidligere hadde ligget sammen med sin mor, en enke. Om gutten hadde gitt sin svigermor foræringer for datteren, som skikk og bruk er, vet jeg ikke. Den der vil ha datteren i en familie gir gjerne faren foræringer, og hvis denne mottar dem, må datteren følge frieren, selv om hun ikke skjønner om det. Men i ethvert tilfelle, selv om hun gjerne vil, gjør hun alltid motstand, så vedkommende må ta henne med sig med makt.

Ekteskapet er ikke noe fast bånd, så lenge to ikke har barn sammen. Blir konen kjed av mannen, reiser hun fra ham og gifter sig med en annen; det var således en kvinne som i kort tid hadde vært gift seks ganger. Undertiden oppstår der fiendskap mellem den forrige og den nye ektemann, men som oftest foregår forandringen uten noen som helst ubehagelighet. Det hender også at mannen kommer hjem med en ny kone. Han blir da gjerne ikke godt mottatt av den hustru som venter ham hjemme. Der kan således oppstå uvennskap innen familien. Enden på dissensen er ikke sjelden at mannen risper eller stikker konen i armen eller benet, inntil hun faller til ro. Siden er det gjerne intet i veien. Det kan også hende at konen er fornøiet med at mannen kommer hjem med en ny hustru som kan hjelpe henne med å berede skinn og sy klær. Hun slipper jo på denne måte med det halve husstell.

Jeg forærte de nygifte en gryte og forskjellige småting, hvorover de blev meget glade. Deres eiendeler var forøvrig en stenlampe og noen selskinn på briksen, foruten guttens fangstredskaper.

Det inntrykk jeg fikk av eskimoene var at de er ærlige og et overmåte opvakt folk. De er kloke og oppfinnsomme og forstår å gjøre sig nyttig ting som de kommer i besiddelse av. De er utholdende og dristige på fangst, snartenkte, livlige og føielige likeoverfor hverandre, de er gjestfrie, men samtidig forsiktige for ikke å støte og undertiden innesluttede og mistenksomme. Om deres dypere følelser, vennskap, kjærlighet, hengivenhet, kan jeg ikke uttale mig, skjønt jeg så at de holdt meget av sine barn. Jeg så også av og til en mann kjærtegne sin kone ved å gni nesen mot hennes. Iallfall vil jeg aldri glemme mitt samvær med disse mennesker som lever fullstendig isolert og overlatt til sig selv i denne ublide natur, uten anelse om hvad der rører sig utenom dem.

Ved vår tilbakekomst til skibet den 21. sept. var også den danske

ekspedisjon vendt tilbake. Isen hadde hindret dens fremgang, og båten hadde derfor bare kunnet avansere noen mil. En større strekning av kysten øst og nord for Angmagsalik henligger således fremdeles ukjent.

Ombord var det meget livlig. Dekket lå fullt av kajaker og overalt såes skinnklædde menn, kvinner og barn. Inne i kahytten foregikk en større handel, og hvor man ellers kom, var der fangstredskaper, klær, leketøy, og annet som den danske ekspedisjon tilbyttet sig for perler, røde bånd, jernredskaper o.s.v.

I Angmagsalik lever ifølge de opplysninger vi fikk, ca 300 eskimoer på en strekning av 20 mil, fordelt i små kolonier på 30—40 mennesker.

Været var så uhyggelig og dårlig som det vel kunde være. Det blåste op en hård storm der varte hele natten med sne og slut, og vi måtte stadig holde maskinen klar, uaktet vi hadde to anker i bunnen. Eskimoene måtte bli hvor de var, og så vidt gjørlig få husly ombord, men da de var så mange, 83 mennesker i alt, var det ikke mulig å skaffe alle plass, hvorfor endel lå under konebåtene iland. Neste dag var været bedre, og efterhvert forlot de innfødte oss for siste gang.

Forberedelsene til hjemreisen påbegyntes, forat vi kunde gå tilsjøs, såsnart isforholdene tillot det. Det var også på høi tid, for der hadde lagt sig betydelig med nyis på flere steder, og den tiltok daglig. Storm og tett is utenfor kysten hindret oss dog, så vi først den 26. sept. kunde forlate havnen, men vi var da så heldige å nå åpent vann samme eftermiddag efter å ha gått gjennom et isbelte på 15 mil.

Den nye direktøren

Polarboken har vekslet noen ord med den nye lederen for Norsk Polarinstitutt, Odd Rogne, som tiltrådte 1. november 1983.

— De er fra Møre . . . ?

— Nei, fra Rogne i Valdres. Etter Sjøkrigsskolen og Norges Handelshøyskole i Bergen, var jeg undervisningskonsulent ved høyskolen i tre år og senere sjef for biblioteket i ni år. Da mente jeg at jeg hadde gjort ferdig en karriere på området. Jeg hoppet så ut i «kulden», og har vært underdirektør ved Polarinstituttet i fire år.

— Det er nok å henge fingrene i — teoretisk og anvendt vitenskap,



Odd Rogne

faglig rådgiver for myndighetene og allverden ellers, store ekspedisjoner i nord og sør, alle de årlige publikasjonene. Hva forestår ellers i de nærmeste årene?

— Først en tilføyelse til det forannevnte: kartlegging, både den topografiske eller landkartlegging og den tematiske kartlegging som f.eks. den geologiske kartlegging. Så til fremtidstanken:

Oljeletingen ser ut til å bevege seg raskt inn i den polare delen av Barentshavet — et enormt område som vi vet for lite om i forhold til de nye behov. Her vil det være store arbeidsoppgaver både for instituttet og andre statsinstitusjoner.

I de senere år har vi hatt årlige tokt i Framstredet, som er den eneste dypvannspassasjen for utpassering av de enorme ismasser som dannes i Polhavet. Det som skjer her synes å ha betydelig innvirkning på klimaet i de nordlige områder, og det gjenstår mye arbeide før vi har full forståelse av alle de prosesser som her skjer. For tiden foregår det et større internasjonalt prosjekt her, og flere vil komme.

Jeg har her nevnt et par marine prosjekt. En fullstendig oversikt over det som skjer ville kreve for mye plass, men la meg også minne om instituttets langsiktige arbeide innen topografisk kartlegging, geologisk kartlegging og biologiske undersøkelser. En vesentlig del av instituttets feltinnsats går nettopp til disse aktivitetene.

— Hva med Antarktis?

— Regjeringen er kommet med en prinsipperklæring om at det skal sendes en norsk sommerekspedisjon avgårde, foreløpig hvert tredje år.

Den første starter i desember i år. Internasjonalt har interessen for Antarktis blomstret opp i de senere år, og stadig nye nasjoner slutter seg til traktaten. Dette synes å henge sammen med at traktaten løper ut i 1991, og disse landene ønsker åpenbart å delta i og påvirke utformingen av en ny traktat.

— Hvordan er instituttets situasjon rent generelt?

— Instituttets ressurser har tradisjonelt vært meget beskjedne i forhold til oppgavene. Det er nylig kommet en stortingsmelding som også omhandler Norsk Polarinstitut, og jeg håper den vil bidra til å få instituttet ut av 1. gir, selvom det for tiden er nokså trangt om plassen på statsbudsjettet. Trangt om plassen er det også ved instituttet — det er overfylt på kontorsiden, og lagrene er spredt på fem forskjellige steder. Vi trenger et brutto areal på 4000 m², hvorav en tredjedel godt kan ligge under jorden.

FRA POLARFRONTEN

FORMANNEN

Helge Ingstad, Polarklubbens formann gjennom de siste snes årene, blir 85 år 30. desember 1984. Hans reiser og hans innsats for polarforskningen og for Polarklubben er velkjent nok for medlemmene, og forlengst er han utnevnt til klubbens æresmedlem. Han er dessuten æresdoktor ved en rekke universiteter. Gyldendal Norsk Forlag lar ikke merkedagen gå upåaktet hen, men sender ut nye utgaver av to av hans fremragende bøker: «Pelsjegerliv» og «Nunamiut».

HELIKOPTERULYKKEN PÅ KAPP WIJK

Den 23. desember 1982 havarerte sysselmannens helikopter, en Bell 212, på isen utenfor Kapp Wijk i Dicksonfjorden. Det var tre passasjerer og to flygere ombord, men ingen kom alvorlig til skade. Helikopteret derimot ble betydelig skadet. Da det traff isen, slo rotoren hull i isen. Både rotoren og hale-roret ble revet løs fra cabinen, og helikopteret ble således delt i tre. De fem tok seg fram til fangsthytta på Kapp Wijk.

Helikopteret skulle gjennomføre en tur fra Longyearbyen til Kapp Wijk og Isfjord Radio med julepost og forsyninger. Da man mistet kontakten med helikopteret, ble det lett etter det med et fly fra Store Norske. Etter flere timer ble det lokalisert, da det fikk radiokontakt med den ene flygeren som prøvde radioen i det ødelagte helikopteret. De fem ble hentet til Longyearbyen dagen etter av M/S «Polarstar».

I havarikommisjonens rapport heter det at fartøysjefen feilbedømte høyde og avstand og brukte feilaktig teknikk for innflyging til landingsplass i mørke over en ubrukt snøflate.

HELIKOPTERULYKKEN I HORNSUND

Den 15. juli 1983 tok to russiske helikoptere av typen MI 8 av fra Kapp Heer ved Barentsburg for å fly til en hytte ved Nottinghambukta i Hornsund. Det var bra vær. Det ene helikopteret med i alt 14 mann ombord, derav 8 polske og 2 russiske forskere, havarerte ved innflygingen til hytta. I følge rapporten fra havarikommisjonen forklarte fartøysjefen på helikopteret at like før han skulle lande, så oppdaget han at terrenget under var ujevnt og skrånert

mot venstre. Foran seg så han at bakken var flatere. I et forsøk på å komme 4—5 meter lengre frem, trakk han kraftig i stigespaken for å øke løftekraften i rotoren. Turtallet sank, og helikopteret fikk økt gjennomsynkning. Høyre hjul tok ned i bakken, maskinen spratt litt opp og dreiet mot venstre. Under dette traff hovedrotoren bakken. Helikopteret totalhavarete, men bare tre av de ombord ble lettere skadet. I rapporten heter det videre at fartøysjefen hadde utført mangelfull planlegging, valgt uegnet landingsområde og at han feilmanøvrerte under landingen.

Den russiske granskningskommisjon fastslår i sin rapport at det var menneskelig feil fra fartøysjefens side som førte til havariet.

OVERVINTREDE FANGSTMENN

Sysselemanden har gitt følgende opplysninger:

1982—83.

På Kapp Wijk vintret Harald Soleim, fangst 20—30 rev, 2 rein og en del snadd.

I Fridtjofhamna vintret Louis Nielsen og Arna Haaland, fangst ca. 30 rev, 2 rein og noe snadd.

På Gråhuken vintret Steinulf Smith-Meyer og Marit Karlsen, fangst 51 rev, derav 4 blå, 13 snadd, 2 storkobber, 3 rein og noe rype og gås. I tillegg til hovedstasjonen brukte de bistasjoner som lå 8 og 16 km. innover Woodfjorden. De var plaget av kanibalisme blandt revene, og de fikk spist opp 8 rever som lå i fellene. De observerte omlag 180 bjørn.

1983—84.

På Kapp Wijk vintret Harald Solheim.

På Austfjordneset i Wijdefjorden vintret Reidar Hovelsrud og Atle Midtømme.

I Fridtjofhamna vintret L. Nielsen og A. Haaland.

REINJAKT PÅ SVALBARD

Miljødepartementet tillot jakt på rein på Svalbard for første gang i 1983. I alt søkte 215 mann om å få tillatelse. Departementet delte ut 136 tillatelser og av kvoten ble det skutt 117. Jakten var helt forbeholdt de som bodde på Svalbard.

For 1984-sesongen er ennå (juni 1984) ikke antall tillatelser bestemt, men en regner med ca. 150.

TURISTTRAFIKKEN TIL SVALBARD GJENNOM HUNDRE ÅR

Et av Polarklubbens ferskeste medlemmer, grafisk designer Harald Hallstensen, har en interessant hobby. Han samler på alt som har tilknytning til turisttrafikken på Spitsbergen, Nordkapp og arktiske områder i det hele tatt. Samlingen går helt tilbake til 1880-årene og frem til annen verdenskrig. Det

er postkort, fotos, skipsmenyer, turistmerker, kart og så videre. Samtidig har han registrert de aller fleste private stemplene, som har vært brukt om bord i båtene, mer enn hundre hittil. Hallstensen har dessuten en av de aller største samlingene av postkort, som finnes i Norge. Bare fra Spitsbergen har han flere hundre forskjellige, og han arbeider nå med å registrere forlagene, som har gitt dem ut. Samlingen omfatter også andre polarområder. Alaska, Grønland, Kola, Antarktis, Syd-Georgia, hvalfangst, arktiske dyr og fotos fra ekspedisjoner. Hallstensen er en av stifterne av Skanpolar, en forening for skandinaviske polarfilatelister, og han er redaktør for bladet Scanpolar Gazette, som kommer ut med to—tre nummer i året.

HAN KJENNER HAVBUNNEN

Geologen Anders Elverhøy, ansatt ved Norsk Polarinstittutt siden 1977, har tatt doktorgraden på opprinnelsen til og sammensetningen av det materiale som isen har revet med seg i tidens løp i polarområdene og som ligger over det faste fjellet på havsoklene. Studiearbeidet har foregått gjennom flere år på Polarinstittutts ekspedisjoner til Svalbard, og dessuten har han samarbeidet med universitetene i Oslo og Bergen og med Institutt for kontinentalsokkelundersøkelse. Også Oljedirektoratet har vært inne i bildet, fordi kjernskapet til bunnforholdene har den største betydning for blant annet fundamenteringen av de store installeringene i oljeindustrien. Elverhøy bor i Bærum, og det bør tilføyes at hans kone er geofysiker.

OMSIDER KOM PRESTEN

At det blir holdt bryllupsfest i Longyearbyen er ikke noe nytt. Det er det derimot på Bjørnøya, hvor befolkningen er adskillig mer fåtallig og har lengre vei til presten, og hvor værlaget ikke er bedre, men ofte tvert imot. Det siste var årsaken til at bryllupet måtte utsettes i flere dager, men endelig kom presten, og telegrafist Bente Isaksen og stuert Oddbjørn Holm ble formålet etter beste oppskrift. Til festen etterpå var hele øyas befolkning innbudt, tolv i alt, og det som gjenstod var bryllupsreisen. I motsetning til vår svenske venn redaktør Arvid Moberg som giftet seg i Luleå med frøken Inger Ingvarsson og reiste nordover for å tilbringe hvetebrødsdagene i Svalbardfarvannene, har de nygifte fra Bjørnøya rimelig nok planlagt bryllupsreisen så langt sørover i Norge som mulig, det vil si til Sørlandet.

PÅ SKI OVER ISLAND

Det er ikke mange norske som har gått over Island midt på vinteren. Egentlig vet vi bare om Søren Richter, som ledet en tropp på fire mann under krigen og har gitt en livfull skildring av det dramatiske landskapet i Polarboken for 1954. I vår, 30 år etter, har tre nordmenn fulgt omtrent samme rute: byggmester Odd Eliassen fra Vollen i Asker, Osloadvokaten Erik Boehlke og

inspektør Jon Nordahl i Den Norske Turistforening. De tok fly til Husavik på nordkysten, og i midten av mars la de i vei sørover. De var uten hunder og slede, men bar telt og alt på ryggen. Først tok de retning mot Vatnajökull, men svingte vestover og gikk over svære breer og dype slukter til Hofsjökull og Langjökull. Der var matstellet forholdsvis lettvinnt, for de kunne hente kokende te vann rett opp fra bakken. Etter femten dager hadde de tilbake lagt de 42 milene til Reykjavik. De hadde et par dagers godvær. Resten var bare tåke, klam luft og ufyselig vind.

OVER GRØNLAND

Grønland er etterhvert blitt en populær styrkeprøve for norske skiløpere. I slutten av april 1984 startet igjen tre mann fra Angmagssalik og la i vei sørover langs kysten mot Umivik, men svingte så vestover for å følge Nansens rute fra 1888. Det var Guttorm Christensen fra Jong i Asker, tidligere knyttet til Polarinstituttet i et par år. De to andre var Kåre Kullerud og Kjell Einar Andersen fra Sarpsborg. Ruten ble litt lengre enn vanlig, over 70 mil, og etter 38 dager var de i Godthåb. Alt gikk bra, bortsett fra at en av dem fikk en mindre ryggskade etter et fall under den vanskelige nedstigningen på vestsiden og måtte hentes med helikopter.

FUNN AV MAMMUT I ALASKA

I Alaska ble det sommeren 1982 funnet en hel hodeskalle med støttenner av en mammut. Hodeskallen er usedvanlig godt bevart. Bredden mellom spissene på støttene er 8 fot. Funnet ble gjort ved McGrath i en del av Alaska som



ikke har vært nediset under siste istid. Alderen på skjelettet er beregnet til $15\,090 \pm 170$ år ved C-14 datering. Det er derfor en av de yngste rester av mammut som er funnet i Alaska.

Lagdelingen av jorda der funnet ble gjort, er god, og prøver av pollen, planterester og insekter som ble tatt fra lagene rundt skjelettet, vil gi opplysninger om livet i den delen av Alaska for 15 000 år siden. Sammen med hodeskallen ble det funnet rester etter ribben, bekkenben og mange andre bein medregnet underkjeven til en mammut nummer to. Noen av mammutbeina var leddet i hverandre.

Bildet og opplysningene er velvilligst sendt oss fra Alaska Universitets Museum. På bildet er hodeskallen plastret for beskyttelse under transporten.

VANSKELIG ISÅR I NORDOSTPASSASJEN

Langs kysten av Sibir danner det seg utpå sommeren vanligvis en 20 til 30 sjømil bred renne med åpent vann. Denne utnyttes intenst til å få fram forsyningene til bosetningene langs kysten. Men sommeren 1983 var det knapt noen råk langs land i det hele tatt. Nordlige vinder og tidlig vinter med kulde gjorde at svær drivis lå tett til land. I den vestlige del var forholdene bedre, og i Karahavet var det få vanskeligheter.

Tidlig i oktober gjorde russerne store anstrengelser for å avvikle skipstrafikken tidligere enn vanlig. Dette lyktes ikke, og etter russiske kilder, som varierer noe, ble omlag 50 skip innesluttet i drivisen i den østlige del av Nordostpassasjen. Alle tilgjengelige isbrytere ble satt inn, i alt 13 stykker, derav tre atomdrevne. Isbryterne hadde også store vanskeligheter med isen. Det oppgis at en tankbåt bare klarte å flytte seg to kabellengder på 8 timer med assistanse fra tre isbrytere.

Tross alle vanskeligheter klarte russerne å få frem forsyningene til bosetningene langs kysten av Sibir. Men det hadde påført skipene alvorlige skader. Bare ett skip ble presset ned. Besetningen på 45 mann ble reddet av helikoptere. Et annet skip fikk fylt det ene lasterommet med vann etter at isen hadde laget en flenge i skroget på tre ganger én meter. Det var med nød og neppe det ble berget etter stor innsats fra mannskapet. Det ble rapportert store skader på 30 andre skip. Isbryterne slapp heller ikke lettvtint fra det. De fleste fikk skader på propeller og styremekanismer. Ingen menneskeliv gikk tapt.

En utførlig artikkel om isforholdene og skipstrafikken i 1983-sesongen i Nordostpassasjen finnes i Polar Record, May 1984.

ALVORLIG UHELL PÅ VOSTOK-BASEN

Ved begynnelsen av den antarktiske vinter, nærmere bestemt 12. april 1982, skjedde det et meget alvorlig uhell på den russiske basen Vostok inne på det antarktiske platå. Om morgenen ble en av besetningen vekket av røyklukt. Det var brann i stasjonens dieseldrevne kraftverk. I den sterke kulden virket ikke brannslukningsapparatene, og de tre aggregatene sammen med re-

servene som stod i samme hus, gikk tapt. Ingeniør Karpenkov som gjorde et desperat forsøk på å redde noe av utstyret, omkom.

Etter en tid klarte de å få liv i en gammel dieselmotor slik at de fikk strøm nok til å få radioforbindelse med det russiske hovedkvarter i Antarktis, Molo-desjnaja. Unnsetningsplaner som flyslipp av forsyninger fra Russland ble avskrevet på grunn av for stor risiko i mørketiden og ekstremt lave temperaturer. Vostok er det sted på jorden som har registrert de laveste temperaturer.

De 20 besetningsmedlemmene som var igjen, måtte klare seg som best de kunne gjennom vinteren. De rigget seg til i en liten hytte med en liten parafin-ovn og stuet seg sammen i tre små rom, hvor de lå to og to for å holde varmen. De greide å skaffe seg minimum av varme ved å plusse på med oljelamper. Disse ble laget av dieselolje med veker av asbestfibre. Lampene sotet voldsomt, og sotpartiklene trengte langt inn i huden. Etter 227 døgn ble de reddet.

FILM OM SLEDEHUNDENE

Den franske forskeren Christian Zuccarelli, som i 1975 ledet en tremanns ekspedisjon til fots på vestkysten av Spitsbergen, arbeider med en dokumentarfilm om sledehundenes opprinnelse og historie. Filmen skal særlig konsentrere seg om samojedhundene, grønlandske og sibiriske huskies og malamutene, deres rolle i eskimokulturen og under utforskningen av Arktis og Antarktis, deres skjebne etterat teknikken har trengt inn i polarstrøkene, og endelig deres fremtidsmuligheter under en planmessig oppdrett med tanke på for eksempel sportsstevner. Zuccarelli har i disse dager gjort henvendelse på norsk hold for å få rede på hva som måtte finnes av autentisk film fra blant annet Roald Amundsens sydpolekspedisjon og andre ekspedisjoner, og han er forberedt på å komme til Oslo for å sette seg nærmere inn i stoffet.

Norsk Polarklubb

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

1982,

20. januar, kontorsjef Arild Bronken: På ski over Grønlands innlandsis. Ekspedisjonen bestod av i alt 4 mann og de brukte 21 døgn.

14. april, journalist Asbjørn Omberg: Roald Amundsens etterlatte filmsamling.

Møtet var også årsmøte og det ble holdt på Polhøgda. Styret ble etter valget: Formann Helge Ingstad, styremedlemmer: Asbjørn Omberg, Odd Lønø, Finn Albert og Kåre Bratlien, varamenn: Thore Winsnes og Helge Irgens Høeg, revisor: Otto Salvigsen.

Klubben hadde pr. 31. desember 1981 398 medlemmer hvorav 2 æresmedlemmer: Odd Dahl og Helge Ingstad, 1 innbudt medlem: Anne Stina Ingstad og 22 livsvarige. I 1981 er det kommet til 11 nye mens 5 er gått ut.

3. november, lagerformann Jørn Eldar Fortun: Jan Mayen i dag.

1. desember, forsker Torgny Vinje: Is og isforhold rundt Svalbard, og forsker Fridjof Mehlum: Dyreliv i isfylte farvann.

Polarboken 1981-82, den 32. i rekken, kom ut i november i et opplag på 1100.

1983,

17. februar, klubben avholdt sitt 50-årsjubileum på Norsk Sjøfartsmuseum. Utførlig reportasje er trykket i denne bok.

23. februar, klubbens medlemmer var innbudt av Det Norske Vitenskaps-Akademi til møtet i Universitetets Aula i anledning 100-årsjubileet for det første internasjonale polarår. H.M. Kong Olav var tilstede. Det var foredrag av professor Magne Skodvin, direktør Kaare Langlo, direktør Tore Gjelsvik og professor Hallstein Myklebost. Deretter var det opplesning av skuespiller Lasse Kolstad og sang av Kvindelige Studenters Sangforening.

13. april, instituttleder Willy Østreng: Nye militærstrategiske utviklingstrekk i nordområdene — Svalbards situasjon. Deretter forklarte og demonstrerte ingeniør Ingvar Narvhus den nyutviklede Personal heater.

Møtet var også årsmøte og ble holdt på Polhøgda. Styret ble gjenvalgt.

Klubben hadde pr. 31. desember 1982 415 medlemmer, hvorav 2 æresmedlemmer, 1 innbudt medlem og 23 livsvarige. I 1982 er det kommet til 19 nye medlemmer mens 2 er gått ut.

19. oktober, journalist Ragnar Thorseth: Ferden til Nordpolen. Denne ekspedisjon som bestod av 4 mann var den første norske som har klart å nå Nordpolen over drivisen.

16. november, globetrotter Carl Emil Petersen: Over Grønlandsisen — alene. Petersen er den første som har traversert innlandsisen på Grønland alene.

