

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN

POLAR-GAZETTE



NOVEMBER
DECEMBER

1950

NR. 1

Innhold: — Contents:

POLARÅRBOKEN

THE POLAR-YEARBOOK

1950

U 7-211350

NORSK POLAR-TIDENDE
POLARÅRBOKEN
1950

Industridepartementet
Industriinspektoratet

MAKTIIDEN
P 2 (1950)



M/S NORSEL i isen.

Hvor kvalitet er avgjørende
brukes Jotuns bunnstoffer
og skipsmalinger.
25 års erfaringer i isen.

JOTUN VERNER VERDIER

10281/5-9

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN POLAR-GAZETTE

NOVEMBER/DESEMBER — 1950 — NR. 1

Innhold: — Contents:

POLAR ÅRBOKEN

THE POLAR-YEARBOOK 1950

Fungerende redaktør Th. Hansen

Redaksjonens adresse: Harald Hårfagresgt. 12 VI, Oslo

Trykkeri: A/S Handelstrykkeriet, Sandefjord

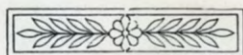
Klisjeanstalt: A/S Cliché, Oslo

Bank: Chr. Bank & Kreditkasse, Oslo.

Svalbard — en uløselig del av Kongeriket Norge — sier sysselmann Balstad	6
Da Svalbard ble norsk land — av Adolf Hoel	9
With Helge Ingstad to the Nunamiut people	15
Litt om Troms og ishavsfangsten i det siste år av banksjef A. Jakobsen	18
Fem år på Jan Mayen under krigen av Fritz Øien	22
Sommarexpedition på Svalbard av redaktør Arvid Moberg	26
En prat med hundekjørereren og gullgraveren Leonhard Seppala	32
Burde Norge ha okkupert Svalbard i 1907 av T. Solli Mathisen	34
The Norwegian-British-Swedish Expedition to Antarctica	
H. U. Sverdrup, Director of the Norwegian Polar-Institute	36
Norway's Fisheries in Northern Waters 1950	50
Norges hvalfangstpolitikk i etterkrigsårene	54
Summary of Preceding Article by Chief of Section, H. Th. Knudtzon	58
Noen ord med dir. Hj. Riiser-Larsen	60
En Spitsbergentragedie av Arthur Oxås	62
An Experiment with Emergency Rations for Air Personnel in Alaska	
by docent Kåre Rodahl	69
Trekk fra Svalbards oppdagelse av Sigfred Kristoffersen	71
The Whaling Season 1949/50	76

Forsidens foto i vinduet: Det norske flagg går til tops på Svalbard den 14. aug. 1925.

Ettertrykk uten kildeangivelse forbudt.



Etter meget strev og mange vanskeligheter tillater vi oss herved å holde Norsk Polar-Tidende over dåpen.

Vi håper leserne vil ta godt i mot tidsskriftet, slik at det kan vokse og bli til gagn for de formål som det skal arbeide for.

Det er beregnet å utkomme med ett nummer pr. måned. Men vi er blitt enige om å ta et prøveår, slik at det i 1951 vil utkomme hver annen måned — jan./febr., mars/april, mai/juni, juli/aug., sept./okt. og nov./des. hvori Polarårboken er tatt med.

Norsk Polar-Tidende's oppgave er å bringe vitenskapelig, populærvitenskapelig og underholdende stoff fra og for våre selfangst-, hvalfangst- og fiskerinæring, gruvedrift og annen industri, samt turisttrafikken i de polare og nærliggende områder.

Det stoff som vil interessere utlandet eller stoff som spesielt hevder vårt lands syn i en spesiell sak eller spørsmål, vil også bli gitt engelsk tekst. Senere er det tanken å bruke også andre språk ved spesielle artikler.

Da tidsskriftets oppgave er i samarbeid med interesserte myndigheter, institusjoner og enkeltpersoner overfor inn- og utland å utvide kjennskapet til samt øke interessen og forståelsen for Norges og norske borgeres omfattende og livsviktige virksomhet i de polare områder, vil det bli tilknyttet redaksjonen et rådgivende fagutvalg. Flere av våre mest kjente menn med polare interesser har allerede erklært seg villige til å delta i utvalget.

Til å forestå utgivelsen av Norsk Polar-Tidende skal det dannes et aksjeselskap. Aksje-

After much efforts and many difficulties we herewith are able to celebrate the christening of The Norwegian Polar-Gazette (Norsk Polar-Tidende).

We hope the readers will give the magazine a good reception, so that it may grow and benefit the aims for which it is going to work.

The plan is to send out one number a month, but we have agreed on a year's trial, so that in 1951 there will be a number only every two months — Jan./Febr., March/April, May/June, July/Aug., Sept./Oct. and Nov./Dec. This last number will also contain The Polar Yearbook.

The aim of The Norwegian Polar-Gazette is to publish scientific, semi-scientific and popular matter from and for our sealing, whaling, fishing, coal-mining and other industries, and also the tourist traffic in the polar and adjacent regions.

Matters of interest to other countries, or articles which especially set forth the Norwegian point of view as regards certain cases or questions, will also be printed in English. Later it is our intention to have special articles printed also in other languages.

As the purpose of this publication is — in conjunction with the interested authorities, institutions and individuals, both in Norway and abroad — to increase the knowledge and understanding of and interest in Norway's and Norwegian Polar-Gazette, a stock company is tied in the polar regions, an advisory technical body will be connected with the editorial staff. Several of our best known men with polar interests have already declared their willingness to participate in an advisory capacity.

In order to finance the publication of The Norwegian Polar-Gazette, a stock company is

innbydelse blir sendt ut om kort tid, og som innbydere står Norsk Polarklubb, Arktisk Forening, Tromsø, Fiskebåtrederne Forbund, Alesund m. fl.

Vi ber alle polarinteresserte lesere støtte aksjeinnbydelsen, slik at aksjetegningen blir videst mulig.

Vi ber også leserne tegne abonnement for seg selv på tidsskriftet og også tegne gaveabonnement for venner og forretningsforbindelser i inn- og utland. Bestillingskupong finnes bak i denne utgave.

Leserne vil merke at vi har tatt opp igjen det gamle navn Polarårboken, da det passer bedre til formålet.

Vi har i årets utgave gitt spesiell stor plass for stoff vedrørende Svalbard, da det i år er 25 år siden Norge overtok høyhetsretten over øygruppen. Vi finner også grunn til her å takke de menn som gjennom mange år og nederlag kjempet saken fram til seier.

Så retter vi en takk til alle som ved artikler og på annen måte har vært oss til hjelp og nytte. Vi takker Hvalavgiftsfondet og annonssørene for den økonomiske støtte.

En spesiell takk retter vi til Norsk Polarklubs styre v/ formannen, direktør, professor H. U. Sverdrup for råd og vink og aktiv støtte under forarbeidene til tidsskriftet og årets utgave av Polarårboken.

to be formed. A prospectus will be sent out shortly, and among sponsors are the Norwegian Polar Club, Arctic Society, Tromsø, Association of Fishingboat Owners, Aalesund etc.

We beg all readers interested in polar matters to give us their support in the subscription of shares, so that this will be as extensive as possible.

We also beg our readers to sign a subscription for the magazine for themselves and a gift subscription for friends and business connections at home and abroad. A subscription blank will be found at the back of this number.

The readers will note that we have taken up again the old name, The Polar Yearbook, as we find this best suited for the purpose.

In the present number we have given extra space to subjects dealing with Svalbard, as this year it is 25 years since Norway took over the jurisdiction of this island group. We find it also in its place here to thank the men who through many years of defeat fought the case on to victory.

We further want to thank all those who through articles or in other ways have been helpful and useful. We thank the Hvalavgiftsfondet (Whale Tax Fund) and the advertisers for the economic assistance.

We especially thank the directors of the Norwegian Polar Club w/ president, director, professor H. U. Sverdrup, for kind advice and active support during the preparation of the magazine and the year's edition of The Polar Yearbook.

Svalbard – en uløselig del av Kongeriket Norge – sier sysselmann Håkon Balstad



Sysselmann Balstad
og frue i Oslo 1950

Svalbard er en uløselig del av kongeriket Norge, men vi må også bringe dette inn i folks bevissthet, for det er sørgelig å se og høre hvor lite kjennskap folk i alminnelighet har til Svalbard og forholdene der.

Den 14. aug. i år var det 25 år siden Svalbard med sine 62.920 km² ble overtatt som en del av kongeriket Norge. Men allerede den 9. februar 1920 var Norge ved «Traktat angående Spitsbergen», som ble undertegnet i Paris blitt tilkjent «den fulle og uinnskrenkede høyhetsrett» over Spitsbergenøygruppen. Grunnen til at det gikk hele 5 år før den offisielle suverenitetsovertakelse fant sted, har sin årsak i at Traktaten stilte betingelse for at det skulle utarbeides en bergverksordning for Svalbard, og denne skulle godkjennes av alle traktatmaktene, og hertil kom så at det også måtte utarbeides tildels eget lovverk for den nye del av Norge.

Det er tydelig at det bak sysselmann Håkon Balstads rolige ytre banker et varmt og aktivt hjerte for Svalbard og dens befolkning. Sysselmannsembetet er både krevende og omfattende. Han er statens øverste representant på Sval-

bard, som tar seg av styret og rettspleien. Han har samme myndighet som en fylkesmann og er også politimester, notarius publicus, hjelpe-dommer ved underretten, bidragsfogd og formann i vergerådet samtidig som han utøver en rekke funksjoner som er tillagt ham i senere spesiallover om Svalbard.

*

Vi spør sysselmannen om hva Svalbard økonomisk betyr for Norge.

— Svalbard med sine mer enn 62.000 km² er så stort som $\frac{1}{5}$ av moderlandet. Ifølge traktaten har Svalbard sitt eget budsjett, og det er et solid overskuddsbudsjett. Inntekten består av skatt som alle de betaler som har inntekt her oppe, og av avgift av produsert kull. Utgiftene er i hovedsaken det som medgår til administrasjonen.

For Norge nede betyr Svalbard at det får om-lag 400.000 tonn kull om året. Regner vi etter en pris av kr. 70.— pr. tonn, blir det verdier for 28 mill. kroner. Dessuten skaffer landet levebrød i øyeblikket for bortimot 1300 nordmenn og hertil kommer så for de flestes vedkommende deres familier i Norge. Regner man en

gjennomsnittlig inntekt på kr. 10.000,— om året pr. mann, og dette er ikke for høyt regnet, får vi en lønnsinntekt på tilsammen 13 mill. kroner, og som i det vesentlige tilfaller moderlandet.

I tillegg til det Svalbard skaffer i inntekt av kull og lønninger av gruvearbeiderne, kommer så verdien av fangst som årlig-års bringes ned av overvintrende fangstmenn og småfangere fra Norge.

— Er det ikke en veldig fysisk og psykisk påkjenning å ha sitt virke på Svalbard?

— Intet annet sted bor det folk så langt opp mot polen. Tenker vi oss landet flyttet til Antarktis, ville det ligge midtveis inne på fastlands-kalotten der nede. Landet er trebart, kaldt og forblåst, og består av høye fjell med brede daler imellom. Disse dalene er for en stor del fylt av isbreer.

Solen er under horisonten 120 dager av året, og i månedene på hver side av nyttåret er det mørkt som i en sekk natt og dag. Om vinteren kan temperaturen ligge på -30°C i månedsvis av gangen, og først i mai begynner søylen i termometret forsøksvis å stikke snuten over nullstreken. Til gjengjeld er solen riktignok over horisonten 120 dager om sommeren, men høyt på himmelen kommer den aldri og de skrå strålene gir ikke stor varme. Normal sommer-temperatur her ligger på mellom $+4$ og $+8^{\circ}\text{C}$, og er det mer engang imellom synes vi faktisk at det begynner å bli lummert. Solen formår imidlertid å tine opp den øverste meteren av telelaget, som er et par hundre meter tykt. Og her i den opptinte skorpen lokker den fram den ydmyke floraen som dette landet byr på.

Den kan være svært vakker å se på nært hold, men er så sparsom og spredt at den ikke makter å gi landet noen farge. Helhetsinntrykket er grått og grått og atter grått. Noen duft av grønt og sommer kjenner man aldri på Svalbard. Luften er tørr og kald og karakterløs.

Bare det å leve i et land under slike naturforhold betyr ekstra fysisk påkjenning. Det burde være en oppgave rent vitenskapelig å få undersøkt hvordan natur og klima her oppe har innflytelse på selve kroppens funksjoner. Jeg nevner i denne forbindelse at det er typisk og alminnelig at praktisk talt alle som bor på Svalbard hvert år har en eller flere hårdnakkede perioder med søvnløshet.

Men foruten å ha den rent fysiske påkjenning som naturforholdene gir, lever folk her oppe stort sett under et psykisk press, som man også vanskelig kan forstå der nede. Det er for det første den lange, tunge mørketiden. Flere måneders sammenhengende natt som kan gå folk på nervene. Så har vi det at landet er innefrosset og avstengt fra omverdenen fra november om høsten til midten av mai om våren, og den følelse av ensomhet som det gir.

Videre må en huske på at storparten av arbeiderne ikke har anledning til å ha sin familie hos seg. Det er bare funksjonærer og formenn som har sine familier med, så endog det å

komme i et hjem en gang imellom er de aller fleste av arbeiderne avskåret fra. Og det er rørende og nesten vondt å se hvordan det virker på dem som iblandt får høve til det. For arbeiderne blir tilværelsen en eneste stor ensformighet. Det blir en trekant mellom strosse — matfat og køye.

Alt i sammenheng: klima og natur, mørketid, avstengthet og ensformighet sliter på sinnene.

— Hender det ofte ulykker der oppe?

— Bergmannens yrke er alltid farefullt. Og her oppe som i gruver ellers krever det sine ofre. I den forbindelse bør nevnes at vi har meget vel utstyrte og tidsmessige sykehus, men vi savner den anledning en har hjemme i Norge til å søke spesialist på hvert område, når noe er i veien.

— Hva er gjort i de siste årene for å gjøre tilværelsen lettere for Svalbards befolkning?

— Jeg vil først og fremst nevne telefonforbindelsen med Norge. Den ting at man iblandt kan få høve til å høre stemmene til de kjære der nede betyr uendelig meget for karene. Dessverre er det foreløpig bare Longyearbyen som nyter godt av dette. Så har vi de bedrede forhold for mottaking pr. radio. Det ble høsten 1949 reist en 3 km lang antenne på Platåfjellet over Longyearbyen. Over denne antenne tas riksprogrammet inn og sendes ut igjen over reiestasjonen i Longyearbyen. Som regel hører man nå riksprogrammet like godt som om en skulle sitte et sted i Norge. Vår lokale sender dekker foreløpig bare i Longyearbyen og nærmeste omegn, men i løpet av sommeren skal den gjøres så sterk at den kan dekke hele Svalbard. Jeg vil i det hele rose Norsk Rikskringkasting for den enestående interesse den har vist for Svalbard. Vi har fått en rekke opptak til å sende når utsendelsen klikker på et eller annet punkt. Likeså utstyr med magnetofoner og lydbånd slik at viktige programposter fra riksprogrammet kan tas opp og sendes ut for alle skift. Med dette materiell og ved hjelp av lokale krefter har vi siste vinter også tildels kunnet lage våre mer private kringkastingsutsendinger. Og iblant har vi hatt den ære å komme inn på riksprogrammet.

— Hva savner folket der oppe sterkest?

— De store savn i dag — og her taler jeg spesielt om Longyearbyen med dens vel 1000 innbyggere — er kirke og forsamlingshus. Gudstjenester i messer og brakkerom kan ikke få den høytid og andakt som verdige omgivelser skaper. Og det levende menighetsliv lider selvsagt også fordi kirken ikke er der.

Så var det forsamlingshuset — som kirke for menighetslivet er dette en betingelse for foreningsliv og sosialt arbeid. Her er en rekke foreninger og institusjoner som med iver og virkelyst går inn for sine oppgaver: kvinneforening, ungdomsforening, sportsforening, bridge- og sjakkklubb, sangkor, orkester, teatergruppe osv. Men alle har lidt under mangel på høvelige lokaler. Turnforeningens formann opplyste i sin tale på avslutningsoppvisningen i vår, at treningen siste vinter delvis var drevet med ytterfrakkene på, fordi det ikke kunde skaffes oppvarmet lokale.

— Dette blir det nå heldigvis rettet på. Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S har under oppføring et forsamlingshus av dimensjoner og med en innredning som vil tilfredsstille de fleste behov. Dette er et strålende tiltak som vil være til glede for både befolkningen og selskapet. — I Kingsbay og Sveagruben har man allerede forsamlingshus selv om ikke disse kan måle seg med det som nå bygges i Longyearbyen.

Det er også et sterkt ønske at man snarest får igjen den 14-daglige passasjerrute på Svalbard i sommersesongen. Denne ruten vil selvsagt også få sin rent turistmessige betydning, og som turistland har utvilsomt Svalbard ting å by på som intet land i verden kan oppvise maken til.

Også for oss som bor der oppe, ville et tilsig av turister, særlig fra Norge, kunne være en avveksling i det daglige mas, anledning til å se nye ansikter, til å høre nye meninger, likesom det på denne måten ville glede oss at folk nede interesserte seg for landet og vite med seg selv at disse folkene reiste tilbake med større kjennskap til forholdene, og til en viss grad være ambassadører for Svalbard og dets store betydning for kongeriket Norge.

— Hvilke spesielle ønsker har De så til myndighetene og oss andre som nyter godt av våre landsmenns slit der oppe i polarødet?

— Bedre og hurtigere forståelse av forholdene der oppe. Og spesielt Sentraladministrasjonen må bli klar over at en større investering for å gjøre levevilkårene best mulige vil skape bedre trivsel for befolkningen og derved større arbeidsytelse. Vi som har levd oss inn i forholdene og vet hvor skoen trykker, kan ikke la være mangen gang å irritere oss over sendrektigheten og den manglende forståelse som blir vist.

*

Dette siste svaret kommer fra sysselmannens sjarmerende og vakre frue, som uten tvil er sysselmannen en god og aktiv støtte i hans krevende arbeid der nord i polarødet.

Vi ønsker dem begge god reise nordover og fortsatt hell i arbeidet for å gjøre levevilkårene for våre landsmenn på denne vår nordligste utpost best mulige og samtidig stadig minne oss her nede om at Svalbard er en uløselig del av kongeriket Norge.

Th.



Sysselmannens
nye prektige båt

Da Svalbard ble norsk land – og noen betraktninger i forbinnelse hermed

Av Adolf Hoel



Breibogen på Svalbard

Den 14. august i år var det 25 år siden Norge overtok høyhetsretten over Svalbard. Begivenheten var av så stor betydning at den fortjener å minnes med noen ord.

Norges høyhetsrett over Svalbard ble anerkjent av seierherrene i den første verdenskrig ved en traktat undertegnet i Paris den 9. februar 1920. Men det skulle gå over 5 år før Norge formelt tok landet i besittelse.

Når det gikk så lang tid mellom disse to begivenheter, skyltes det en bestemmelse i Svalbard-traktatens § 8 om at «Norge var forpliktet til å istandbringe en bergverksordning, som særlig med hensyn til skatter, gebyrer eller avgifter av enhver art og de alminnelige eller særlige arbeidsvilkår skal utelukke alle forrettigheter, monopoler eller begunstigelser til fordel for staten eller for undersätter av noen av de høye kontraherende parter, Norge innbefattet, og sikre det lønnede personale av enhver art de nødvendige lønnsgarantier for beskyttelse av dets fysiske, moralske og intellektuelle velvære».

Denne bergverksordning ble ansett — og med rette — for å være av en slik inngripende betydning at våre statsmakter ikke ønsket å overta suvereniteten over landet før bergverksordningen var utarbeidet og godkjent av samtlige signatarmakter, og fem år tok det før alle realia og formalia var i orden hermed.

Det var også sterk tvil om hvilken stilling Svalbard skulle innta i forhold til Norge. Det var en lang vidløftig debatt herom i Stortinget ved behandling av Svalbard-loven den 30. juni 1925. I regjeringens proposisjon hadde lovens § 1 følgende ordlyd: «Svalbard er en del av kongeriket Norge». Men i komitéinnstillingen het det: «Svalbard er underlagt kongeriket Norges suverenitet». Svalbard skulle etter dette være et slags biland til Norge. I Stortinget ble proposisjonens forslag vedtatt.

Som vanlig hadde Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser også i 1925 en ekspedisjon til Svalbard med marinens skip «Farm». Da overtakelseshøytideligheten skulle finne sted lå jeg i telt sammen med en assistent på østsiden av Adventfjorden, et par km. utenfor Longyearbyen, hvor jeg drev geologiske undersøkelser. Jeg fikk derved anledning til å følge med i det som foregikk ved denne anledning.

Den 13. august ved ½8-tiden om kvelden kom marinens skip «Heimdal», hvis sjef var kaptein Ole Blom, til Longyearbyen med statsråd Paal Berg ombord. Han skulle på regjeringens vegne foreta den høytidelige akt å kunngjøre Norges overtakelse av suvereniteten over Svalbard.

Skipet ble mottatt med tre skudd fra Hotellneset og 12 fra munningen av Longyeardalen. Hvert skudd var på 1 kg. dynamitt og smalt bra. Merkværdig nok ble salutten ikke besvart av «Heimdal».

Den 14. opprant så den store dag. Været var bra: Nordlig til nordøstlig bris, sol av og til, men med den vanlige skodde i toppene.

Hele Longyearbyen var på bena, og byen var rikt flaggsmykket. På havnen lå foruten «Heimdal» vårt ekspedisjonsskip, «Farm», med kaptein A. Hermansen som sjef, kullbåten «Ingerto», turistskipet «Irma», en motorskøyte og en motorbåt fra det hollandske selskap i Grønfjorden. Direktøren for dette selskap, skipsreder Dresselhuys og frue og ingeniør Graff, også med frue, var kommet med «Farm». Fra Hiorthhamn kom ingeniør Hansen med frue i robåt, og fra det russiske anlegg Grumantbyen en motorbåt full av folk. Fiskerikonsulentene Thor Iversen og Einar Koefoed oppholdt seg også i Longyearbyen dengang.

Høytideligheten foregikk på bakken ovenfor kaien i Longyearbyen, hvor det var reist en talerstol og en flaggstang. Her paraderte offiserer og gaster fra «Heimdal» og «Farm». Ca.

200 sivilpersoner med direktøren for Store Norske, Einar Sverdrup og overingeniør Sigurd Westby i spissen var til stede.

Kl. 1/212 besteg Paal Berg talerstolen og holdt en utmerket tale, som endte med en erklæring om at fra nå var Svalbard en del av Norges rike.

Straks han var ferdig gikk flagget til topps og samtidig drønnet fra «Heimdal» 21 kanon-skudd, som ga gjenlyd i fjellene. Det var 300 år på Spitsbergen i Store Norskes tjeneste, entret bard. Et musikk-korps på fire mann fra «Heimdal» begynte nå å spille, først «Ja vi elsker»; så «Kongesangen» og til slutt «Gud signe Noregs land».

Umiddelbart etter inntraff et fornøyet in-termesso. Stallmester H. P. Finess, en av Svalbards veteraner, som hadde tilbragt omtrent 20 år på Spitsbergen i Store Norskes tjeneste, entret talerstolen til stor fortvilelse for ledelsen i Longyearbyen. Han ville holde en tale, sa han, «som representant for arbeideren. Æ' har bættert rett til det, æ' som er den eldste pioneren på Svalbard». Han var i stemning og talen ble noe uklar. Offiserene var sterkt i tvil om ga-stene skulle paradere også under denne talen, som unektelig lå utenfor programmet, men de ble på plass til han var ferdig.

Dermed var høytideligheten slutt og gastene marsjerte vekk.

Kl. 1 var det resepsjon på «Heimdal» for byens og andre honoratiories, og om kvelden var det middag hos Store Norske med mange taler. Også arbeiderne ble rikelig bevertet med mat og drikkevarer. Det var stor fest over hele byen til langt på natt.

Men det var ikke alle arbeiderne som syntes de hadde fått nok å drikke. Utpå natten kom en båt roende med syv mann bort til mitt telt. De sendte en deputasjon på to mann opp til teltet. De tittet inn og spurte om de kunne få kjøpe «noe sterkt». De var blitt traktet av sel-skapet, sa de, men hadde fått for lite å drikke. Jeg svarte at jeg ikke hadde slike varer. «Jo», sa de, «du har jo primus, og da må du ha sprit». Derpå ga de seg til å lete i kjøkkenkassen vår og fant spritflasken. Den ville de absolutt ha. På min innvending om at jeg måtte ha sprit til koking, svarte de at det var ikke farlig med meg, jeg kunde få det jeg ville inne i byen. Mine protester hjalp ikke, men de var da så generøse at de lot meg beholde et par dråper så vi kunde lage frokost. De ville også absolutt betale 20 kroner. Så rodde de ut til Hotellneset. Men et par timer senere kom de igjen, og da måtte jeg ut med resten av min dyrebare dena-turerte sprit. Det var et merkelig vitnesbyrd om at trangen til alkohol kan være sterk.

Pussig nok kom også Paal Berg, som er av-holdsmann, bort i et alkoholspørsmål i forbin-delse med overtakelsen. Det ble naturligvis ser-vert vin ved mottakelsen på «Heimdal». For dette ble han kritisert fra avholdsfolkets side.

Til tross for at jeg etter evne hadde ydet mitt bidrag til at Svalbard skulle bli norsk, var gleden ved at dette endelig skjedde blandet med

vemod. Det var nå ugjenkallelig slutt med at Svalbard var et «ingenmannsland». Det var ikke mange slike land på kloden, og nå gikk et av disse områder ut av rekken. De mangehånde bånd som legges på et menneske under normale forhold fantes ikke der. Det var et land «hvor de ti bud ikke finnes, hvor en mann kan bli tørst». Det er en egen sjarm ved et slikt land, som ikke kan forklares. Og nå var det slutt på de gode gamle dager.

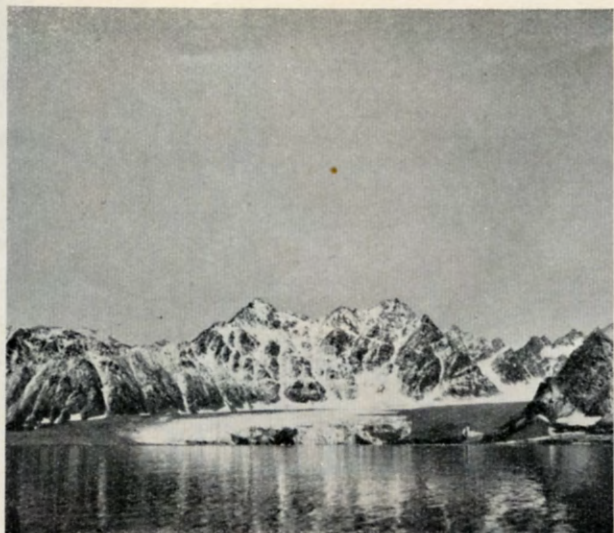
Det var slike tanker som gjorde at jeg ikke orket delta i festlighetene ved overtakelsen.

Med Svalbards innlemmelse i Norge var den 300 år gamle kamp om øygruppens statsrettslige stilling bragt ut av verden på en for vårt land tilfredsstillende måte. Kampen begynte straks etter at Svalbard for første gang påkalte verdens oppmerksomhet. Det var under hvalfang-stens storhetsperiode, som tok til i begynnelsen av 1600-årene. En rekke nord- og vest-europe-iske land tok del i denne kampen om suvereni-teten, en kamp som førtes ikke bare med di-plomatiske noter, men også kanonene ga sitt besyv med i laget.

Norges forhold til suverenitetsspørsmålet har vært vaklende. I hvalfangsttiden gjorde de norsk-danske konger på Norges vegne krav på suvereniteten på grunnlag av en oppfatning, som gjorde seg gjeldende i middelalderen. Da var de gamle norske kongers suverenitet over Nordhavet i prinsippet anerkjent. Hertil kom at da Svalbard ble gjenoppdaget i 1596 anså man det nye land som en geografisk del av de gamle norske kongers skattland Grønland.

Etter at hvalfangsten tok slutt ved Sval-bard, tapte landet sin økonomiske betydning og suverenitetsspørsmålet falt bort. Men det ble atter aktuelt ved begynnelsen av 1900-årene da okkupasjonene av kullførende områder og kull-gruvedrift framkalte forhold som krevde ord-nede rettstilstande. Men da hadde våre stats-makter åpenbart glemt at de gamle norske kon-ger hadde hatt overhøyhet over Svalbard, og man tok det standpunkt at Svalbard var ingen-mannsland. Endelig etter forrige krig besluttet man seg til å kreve suverenitet over landet og anførte gode grunner herfor, og det krav førte altså fram.

Innlemmelsen av Svalbard i Norge vakte ikke særlig oppmerksomhet og begeistring hos oss. Kanskje vi fikk høyhetsretten for lett. Den ko-stet hverken blod, svette eller tårer, men var et resultat av seigt, målbevisst og dyktig arbeid av norske forretningsmenn, ingeniører og ar-beidere som sikret for Norge de viktigste kull-førende områder og utviklet gruvedriften på kull. Hertil kom en stor og viktig innsats av nor-ske vitenskapsmenn. Kanskje også misnøye med Svalbard-traktatens bestemmelser spilte inn for bedømmelsen av vår nye landerhvervelse. Men innlemmelsen av Svalbard i Norge var i virke-ligheten en sensasjonell begivenhet i Norges historie. Noe liknende hadde ikke hendt siden 1263, da Håkon Håkonsøn trakk Grønland og alle den gang kjente arktiske områder inn under



Frambreen i Smeerenburgfjorden

norsk høyhetsrett. Siden har vi som kjent mistet meget land, alle våre skatteland og store deler av Norge. Sett på bakgrunn herav må innlemmelsen av Svalbard i Norge sees på som en begivenhet, som vi har all grunn til å være tilfrets med og glede oss over.

Kaster vi nå blikket tilbake og spør hvorledes Norge har forvaltet det land vi fikk i gave for 25 år siden, må svaret bli at det nok kan rettes kritikk mot mangt og meget.

Anskaffelse av en isbryter for Svalbard har stått på dagsordenen i over 30 år, men dette for landet så viktige spørsmål ser ut til å være lengere fra sin løsning enn noensinne.

Så har vi det utrolige forhold at det ikke sørges for å få en fast ruteforbindelse med den vår nordligste landsdel. Vi hadde det før krigen, men nå ser det ut som om det ikke skulle være behov for en regelmessig sjøverts forbindelse mellom Svalbard og de øvrige dele av Norge.

Et annet forhold som må påkalle oppmerksomheten, er at kullproduksjonen på Svalbard står på omtrent samme nivå som før krigen, ca. 300.000 tonn pr. år. Alle betingelser er tilstede for en betydelig større produksjon. Bergmesteren for Svalbard har nylig sagt i et foredrag, at det teknisk sett ikke er noen vanskelighet med å dekke vårt brenselbehov fra Svalbard, og han har selvsagt rett. En energisk forskning bør settes inn på å utrede Svalbardkullenes mange muligheter og produksjonen må økes. Den herskende kullnød i Europa burde lære oss det.

Det kan også bebreides våre statsmakter at de ikke viste det fornødne framsyn i begynnelsen av 30-årene, da de på særdeles gunstige vilkår kunne ha sikret vårt land betydelige kullfelter og gruver som gikk over på utenlandske hender.

Men i det store og hele må man si at landet administreres på en utmerket måte.

Nord-Norges Rederiforening,

TROMSØ

Telegr.adr.: <Rederiforening> – Telef.: 500 – 516

Er en sammenslutning av samtlige ishavsredere og de fleste sildsnurpere i Nord-Norge.

Foreningens formål er ivaretagelse av våre arktiske og andre fangst- og fiskeriinteresser og rettigheter

Aktieselskapet

Tønsbergs Hvalfangeri

TØNSBERG

Telefoner: SENTRALBORD 1767 Telegramadresse: HVALFANGERIET
Code: BOE og NEW BOE



Vaktmann Eide-Pettersen og en venn i Moskushavn



Longyearbyen havn

SVALBARD

1925 — 14. august — 1950



Russebyen



Rester av Nordenskiöld's hytte i Mosselbukta

25 ÅR



H. K. H. Kronprins Olav i Longyearbyen 8. aug. 1949

Noen tanker om Helge Ingstad og hans besøk hos Nunamiut-eskimoene i Brooks Range-fjellene i Alaska



*Helge Ingstad fotografert
i eskimo-parkia*

«Helge Ingstad tilbake etter et års opphold hos en nesten ukjent eskimostamme i Brooks Range-fjellene i Alaska.»

Avismeldingen gjorde hele min barndoms eventyrverden levende for meg igjen. Og navnene fra min fars fortellinger kom fram i minnet — Skaguay, White Pass, Lake Bennet, Chilkoot Pass, Lawton, Pine Creek, Youkon River og Nome, som etter hvert vokste og ble hovedstaden — inn- og utgangspunktet for alle de tusener og atter tusener av menn fra alle verdens kanter, som søkte sin lykke i jakten etter det edle metall — gullet.

Ikke bare stedsnavnene, men også mennene trer fram i minnet — Jafet Lindberg, Jack London, Leonhard Seppala, og hva de nå heter alle disse min barndoms helter.

Og når en slik likesom tror at verden er blitt for liten — det er ikke mere igjen å oppdage — så tar Helge Ingstad seg en tur ut i det ukjente — til eventyret — villmarkens velsignede stillhet, fra en forrykt og sinnsvak verden.

Jeg kjenner Helge Ingstads bøker og har danet meg et bilde av mannen, og da jeg møter ham, viser det seg at billedet er riktig.

Gangen er skogkarens — villmarkens svipt i knærne, den senete, veltrenete kroppen, det lyse håret, de lyse blå innadvendte øynene og den rolige stemmen. Villmarkens melodi preger ham — bort fra sivilisasjonen, dens plikter og mas.

Hvorfor drar en mann som Helge Ingstad slik avsted ut i det ukjente? Han kunne hatt en ypperlig karriere i statsadministrasjonen mener «konene ved vannposten». Ja, sikkert kunne han det, og allikevel drar han avsted.

Spør en Helge Ingstad selv vil han sikkert ikke kunne svare eksakt på det. Forskertrang, eventyrlyst og evnen til å bryte overtvert og dra avsted særpreger denne typen menn. Og det er disse menn som bringer verden framover.

En kunne ønske at de menn som styrer denne vår vanvittige verden kunne ha denne Helge Ingstads egenskap — å bryte opp fra «the round tables» og gi seg ødemarken i vold — bare ha seg selv å stole på og ikke imperiers prestisjer og tull og tøys å ta hensyn til — slite seg fram gjennom ødemarkens uvær, hjelpe hverandre, dele mat hvis en har noe i det hele tatt, samle nye krefter rundt bålet, som en krøker seg rundt liggende rygg mot rygg for å holde seg noenlunde varm. Det blir ikke holdt store skåltaler der og gitt løfter med mangedobbelt bund. De ville få tid til å tenke og oppdage naturens storhet og kanskje forstå at nasjonene — menneskeheten — må da ha en annen oppgave og mål enn å slå hverandre ihjel.

Jeg tror Helge Ingstad ville være en god fører for disse folk. En annen sak er vel at han helst vil dra avsted alene. Han er slik — en einzelgänger — i ordets beste betydning.



Så tar Helge Ingstad oss med på turen:

Det var under et besøk i Alaska at jeg ble kjent med den norskættede «bush-pilot» Sig. Wien. Få har så god greie på forholdene i Alaska som han, og han fortalte meg om den nesten ukjente innlandseskimo-stammen inne i Brooks Range-fjellene.

Jeg fikk lyst til å besøke disse menneskene og en tid leve deres liv, og for ca. et år siden landet jeg med fly på et lite vann nedenfor boplassen. Jeg fikk en hylende velkomst av leirens over 200 bikjer, og hele stammen, som bare teller 64 mennesker med stort og smått, ønsket meg hjertelig velkommen. Jeg var hos Nunamiut-folket og fant meg snart til rette. Vi ble gode venner. Jeg har forresten oppdagat det at hvis en er ordentlig mot et menneske, så er vedkommende ordentlig mot en igjen.

Vinteren nærmer seg og leiren brytes for å flyttes til det gunstigste sted for villreinsens store høsttrekk. Det er liv og forventning i forberedelsene, og en dag i slutten av oktober bærer det avsted. Det er et fint dryss av snø over dal- og fjellsider, nyisen har lagt seg langs elvekantene og på småvannene — den friske forjettende følelsen av kommende vinter river i nesen.

Det bærer over Anaktuvukelva, og midt i dalen på den andre siden slår vi vår nye leir. Mens vi arbeider med leirslagningen vandrer blikket mot nord til fjellpasset hvor reinen pleier å komme i tusenvis — fete reinbukker, simler og kalver, som skal gi mat til mennesker og dyr før polarnatten senker seg over landet.

Dagene går. Vi streifer vidt omkring, vi går reinen i møte. Men bare enkelte dyr er å se — det store trekket uteblir. Til slutt blir det klart at dette er ett av de sjeldne år da villreinen ikke legger sin høstvandring gjennom Anaktuvuk Pass.

Det var et hardt slag, og skjebnesvangert, da vi ble uten forsyning av fett for vinteren, for etter parringstiden blir oksene skinnmagre. Vi tok

With Helge Ingstad to the Nunamiut People.

It was during a visit to Alaska that I met the «bush Pilot» of Norwegian descent, Sig. Wien. Few people know Alaska as well as he does, and he told me of the almost unknown inland eskimo tribe in the Brooks Range mountains.

I made up my mind to visit these people and live their life for a while, and about a year ago I landed with a plane on a little water below their living place. I received a howling welcome from the more than 200 dogs in the camp, and the whole tribe — which counts only 64 people with big and small — made me most welcome. I stayed with the Nunamiuts and soon felt at home. We got to be good friends. It has been my experience anyway, that if you treat a person decent, he in turn will be decent to you.

Winter was approaching, and we broke camp in order to move to the best spot for the big fall trek of the wild reindeer. There was life and happy expectation during the preparations, and one day at the end of October we started off. There was a fine powdering of snow over the valley and mountain sides, and the new ice was in evidence along the edges of the river and on the little lakes, — the fresh, promising feeling of coming winter was tickling our nostrils.

We crossed the Anaktuvuk River and made our new camp in the middle of the valley on the other side. While we were getting the camp ready, our glances wandered off to the north, to the mountain pass where the reindeers used to come through by the thousands — fat bucks, cows and calves, which would provide food for men and dogs before the polar night settled down over the country.

We roamed the country. We wanted to go out and meet the reindeers on their way. But only a few animals were to be seen — the big trek failed to come. At last it was clear that this was one of the few years when the wild rein would not come through the Anaktuvuk Pass.

This was a hard blow, and fatal, as we should be without supplies of fat for the winter, as the bucks after the mating season are very lean. But



det med humør. Eskimoene sier at det nytter ikke sørge over slikt som det ikke er noe å gjøre ved.

November kommer — eskimoene kaller den for Tarakserovik, som betyr tiden da fjellbukken jager sin egen skygge og tror det er en sau. Solen viser seg nå bare som et flomlys over de øverste fjelltoppene. Temperaturen er $\div 30-40^{\circ}$ C. og dertil storm og atter storm. Dalen gjør ikke skam på navnet sitt «Den blåsende dal».

Så er solen borte — mørketiden senker seg over landet. Men vi kan ikke slå oss til ro. Vi flytter leir til stadighet for å få tak i mat. De gode måltiders tid er forbi, men humøret er på topp. I teltene om kveldene veksler det med sang og historier. Vi lar bekymringene bli borte i spøk og smil, men alle lengter etter ferskt, bloddryppende reinkjøtt i masser.

Men så en sur blåsende dag kommer reinen — tusener og atter tusener som en svart strøm over snøen. Nå er alle sorger slutt — mat nok til sultende mennesker og dyr — og så lysner det for hver dag som går.

Snart stiger Brooks Range, den mektige fjellverden, fram av vintermørket — solen forgyller allerede toppene, og den stiger dag for dag. 65 menneskebarn og en skokk bikjer følger solen og vårens komme med forventning. Men ennå har vi streng kulde og mange stormer pisker både oss og teltene.

Men for hver dag som går kommer vi nærmere våren. Solen får mere og mere makt. Bare flekker kommer fram og i dalen risler det i småbekkene.

Ulvejakten tar til med økt intensitet. Nå sover nemlig ulvene på fjelltoppene, så jegerne må være både hurtige og lette på foten for å få ram på sin fiende. Grizzly-bjørnen våkner også til liv og forlater vinterhiet sitt. Vi møter ham og enda oftere de svære fotefarene hans på våre streiftokter.

Våren er der i all sin velde, og tidspunktet for min avreise nærmer seg.

En kveld vi sitter i teltet og prater sier min venn Paneak: «Vi vil gi deg fjellet som går opp fra Kjempedalen. Det skal få ditt navn, og vi vil

we took the situation with good humor. The eskimo says there is no use in grieving over what cannot be helped.

November came. The eskimo call it Tarakserovik, which means, the time when the mountain goat chases his own shadow believing it to be a sheep. The sun was now seen only as a reflection of light over the highest mountain tops. The temperature was $30-40^{\circ}$ C. below freezing and there were storms and more storms. The valley lived up to its name — The Blowing Valley.

Then the sun disappeared and the Arctic winter darkness enveloped the country. But we could not settle down, we moved the camp constantly in order to hunt for food. Gone was the time of the good meals, but our spirits were still on top. Our worries were lost in jests and smiles, but everybody was longing for fresh, blood-dripping venison — and lots and lots of it.

But suddenly, on a sour, stormy day, the reindeers came — in thousands and thousands, a dark stream across the snow. Now all our sorrows were over — there was plenty of food for starving humans and animals — and then it grew lighter and lighter for every day that passed.

Soon the imposing mountain world called Brooks Range rose above the winter darkness — the sun was already gilding the tops and rose higher and higher day by day. 65 humans and a crowd of dogs followed the coming of the sun and spring in happy anticipation. But the cold was still severe, and many a storm whipped both people and tents. However, spring came nearer every day and the sunshine grew stronger. Bare spots of ground could be seen and in the valley we could hear the ripple of the little brooks.

The wolf was hunted with increasing intensity. The wolves sleep on the mountain tops, so the hunters must be both fleet and light on foot in order to get at their enemy. The grizzly bear also woke up and came out of his winter lair. We met him, and even oftener saw his big tracks on our rambles.

Then it got to be full spring and the time for my departure was drawing near. One evening as we sat chatting in the tent, my friend Paneak said, «We will give you the mountain which rises from the Giant Valley. We will name it after you,



huske deg ved det. — En slik ting blir husket av vårt folk fra slekt til slekt.»

Det blir sent før vi bryter opp den kvelden.

Utenfor teltet blir jeg stående og se opp mot fjellet «mitt». Dets snøkledde topp tegner seg skarpt i den lyse vårnatt. Jeg tenker på Paneaks ord og tankene som ligger bak, og føler at jeg har fått en virkelig og stor gave fra disse enkle mennesker.

Så en dag durer flyet som skal hente meg inn over fjellene og lander. Tiden er inne til at jeg skal skilles fra mine venner og dra tilbake til den såkalte sivilisasjon langt i sør.

Bikjene blir selet opp og i strak galopp bærer det avsted opp til det lille vannet hvor flyet har landet. Sakene mine blir lastet inn — og så et siste farvel til mine venner, som har samlet seg rundt meg.

Det bærer til værs. Jeg ser ned på den vesle flokken mennesker og bikjer, som drar tilbake til leiren og fortsetter kampen for tilværelsen på sin måte. Etter en sving farer flyet hen over Paneak, som driver bikjene sine hjemover til leiren. Han kaster hodet tilbake og hilser med armen. Hans varme avskjedssmil gjør meg godt, og med et siste blick mot fjellet «mitt» tar jeg farvel med Brooks Range og mine venner Nunamiut-folket.

Jeg vender blikket framover. Flyet går sørover til sivilisasjonen igjen, og jeg gleder meg lite.

and we will remember you by it. — Such a thing will be remembered by our people from generation to generation».

It was late before we broke up that night. Outside the tent I remained standing and looked up at «my» mountain. Its now covered top was sharply outlined in the clear spring night. I thought of Paneak's words and the idea lying behind them, and I felt here I had received a real and great gift from these simple people.

Then one day the plane which was to pick me up roared in over the mountains and landed. The time had come when I must say goodbye to my friends and go back to the so-called civilization far down south.

The dogs were harnessed and in a gallop carried us off to the little lake where the plane had landed. My things were put aboard — and then a last farewell to my friends who had gathered around me.

The plane rose. I looked down on the little flock of people and dogs who were going back to the camp to continue their fight for existence in their own manner. After a swing, the plane rushed on over Paneak, who was driving his dogs back to camp. He threw back his head and waved his arm. His good smile warmed me, and with a last look at «my» mountain, I said goodbye to Brooks Range and my friends the Nunamiuts.

I looked ahead. The plane was going south to civilization — and I did not feel happy. Th.



Litt om Troms og ishavsfangsten i det siste år –

Av banksjef Anton Jakobsen



Banksjef A. Jakobsen

Troms åpnet veien til Ishavet med dets rikdommer alt i gryet av vår historie. Jeg behøver her bare å nevne «nessekongen» Ottar på Gibostad, som alt i årene omkring 860 hadde fangst-ekspedisjoner i Kvitsjøegnene. Han ble mottatt ved Kong Alfred den Stores hoff i England som en storhøvding med eventyrets glans over seg, og sagaen om Ottars ferder nordpå ble nedtegnet i Kong Alfreds berømte utgave av «Orosius».

Troms lå ved terskelen til Ishavet og var fra gammelt av sentret her nord. Med den særegne framdrift som alltid har vært befolkningen egen, var det naturlig at Ishavet ble det store virkefeltet, og jeg tror at Troms ennå holder stillingen som banebryter i ishavsyirket, om enn sterkt truet av de driftige sunnmøringer.

Ishavsfangsten er mere preget av hasard enn noe annet yrke. Den kan enkelte år gi meget, men kan i andre år igjen ribbe en for alt, helt inn til skjorten. Troen, pågangsmotet, var dog like fast, og vi har aldri vært bedre rustet til å møte vanskeligheter enn i år. Resultatet viste seg da også.

Det kan sies med en gang at ishavsfangsten i 1950 har gitt et tilfredsstillende utbytte. Det har vært et av de jevneste fangstår for ishavsflåten sett under ett, særlig for pelsfangstens vedkommende. Dette gjelder imidlertid bare Vesterisen og Nyfundland, ikke Nord- og Øst-isen.

Ungselfangsten ved Nyfundland i 1950 må betegnes som meget god. Alle norske skuter som deltok her fikk god fangst, de fleste full fangst. Bare to skuter gjorde mislykket tur. Grunnen var maskinhavari, som gjorde at skutene kom ut av fangst den meste av tiden under ungefangsten, og for den ene skutes vedkommende også ute av gammelfangsten.

Gammelfangsten ved Nyfundland ble i det store og hele mislykket. Bare en skute fikk nev-



Ishavsbyen Tromsø

neverdig fangst, ca. 8.000 dyr, ellers var fangstene stort sett ubetydelige. Grunnene til dette var tung og vanskelig is og liten ansamling av sel i den isen som skutene maktet å arbeide seg inn i.

Fra Troms deltok 4 skuter i fangsten ved Nyfundland. 1 skute fikk maskinhavari og gjorde bare ubetydelig fangst, ca. 1.000 dyr. Disse 4 skutene fra Troms bragte hjem 34.029 dyr med 661 tonn spekk til en samlet verdi av kr. 1.327.500,—.

Fra Møre deltok 8 skuter i Nyfundlandsfangsten, og de tok omtrent det dobbelte antall dyr.

Som helhet kan sesongen ved Nyfundland betraktes som særlig god, men feltet og selbestanden her har sikkert sin begrensning. Jeg vil bare i den forbindelse peke på at fangsten av blueback og gris var nede på et lavmål av 313 dyr. Det må advares mot for sterk investering, da det kan føre til overbeskatning og mindre lønnsom drift på dette felt som ligger så langt borte, og derfor naturligvis blir meget kostbart å arbeide på for norsk selfangstnæring.

Vesterisen ga meget jevne og stort sett gode fangster i 1950. Et fartøy forliste og to fikk mindre skader. Det ene av disse måtte avbryte fangsten og fikk bomtur.

Værforholdene var gunstige under unge-fangsten. Isen var godt fordelt over et større felt enn vanlig, og fangstflåten kunne derfor drifte over langt videre områder enn før, og konkurransen skutene imellom ble ikke så sterk som så ofte tidligere, når de lå samlet innen et begrenset fangstfelt. Dette tror jeg er en av grunnene til den jevnere og større fangst i år. Det er neppe selbestanden i Vesterisen som er blitt større.

Fra Troms deltok 20 skuter i Vesteris-fangsten, og de bragte hjem 52.495 dyr med 1.175 tonn spekk til en samlet verdi av kr. 3.585.700,—.

Grønlandsstredet ga også et mere enn vanlig godt utbytte i år. Her er det klappmyssen som teller, og det drepte antall dyr er antagelig betydelig høyere enn gavnlige.

Denne sterke beskatning av klappmyssbestan-

den er meget betenkelig. Klappmyss-ungen, blueback, gir i dag den verdifulleste fangst. Skal nå både ung- og gammelklappmyssen bli så sterkt beskattet som i år, vil bestanden uten tvil stå i fare for å bli sterkt redusert. Blir det tilfelle, vil grunnlaget for lønnsom ishavsnæring være truet. Det turde være grunn til å overveie fredning av klappmyssen i Grønlandsstredet.

Fangsten i Østisen holdt ikke mål med det øvrige. Ugunstige værforhold og en overmåte sterk deltakelse fra russisk side med isbrytere og fly gjorde fangstmulighetene for de norske fartøyene meget vanskelige. Mange fikk ikke engang dekning for utrustningen. 28 skuter fanget i Østisen, og de tok 26.800 dyr med 620 tonn spekk.

Fangsten i Nordisen, som drives om sommeren, så også slak ut til å begynne med, men den tok seg bra opp på ettersommeren og høsten. De skuter som drev denne fangst fikk stort sett bra utbytte av storkobbe, bjørn (403 stk.) og hvalross (143 stk.).

Prisene har vært tilfredsstillende på de fleste ishavsprodukter. Stort sett oppgang fra året før, på nær av whitecoat. Førstehandsverdien av den til Tromsø inbragte ishavsfangst i 1950 utgjør ca. kr. 6.500.000,—.

Det er nå mange år siden det ble bragt inn nevneverdige hvalrossfangster til Tromsø, men i år plukket de som før nevnt noen stykker i Nordisen. Hvalrossen er nå en meget sjelden gjest ved Spitsbergen, den har trukket vekk til øyene lenger nord og aust. Der har meldt seg sterke røster for å frede dette eiendommelige og verdifulle dyr på Svalbard. Kunne forholdene bli slik at dyret følte seg trygg der, var det en mulighet for at hvalrossen fant tilbake til sine gamle plasser på Svalbard.

Det ville gi en interessant og verdifull tilvekst til dyrelivet der oppe, en attraksjon som ville gi Svalbard økt interesse som turistland.

La oss drøfte dette spørsmålet og finne fram til en heldig løsning.



Islandsbyen Ålesund

Selfangstoversikt 1950.¹⁾ (Nord-norske skuter.)

Fangst- felter	Antall turer	Antall dyr	Spekk tonn	Verdi kr.	Gammelsel, klappmyss storkobbe, ungsel stk.	Whitecoat og prima overg. stk.	Blueback og gris stk.	Bjørn stk.	Hvalross stk.
Vesterisen	22	52.495	1.175	3.585.700	21.224				
Nyfundland	4	34.029	661	1.327.500	25.561	4.301	26.970		
Øst- og Nord- isen	44	31.514	747	1.543.800	30.571	8.155	313		
							397	403	143
Sum	70	118.038	2.583	6.456.000	77.356	12.456	27.680	403	143

Der deltok i alt 47 fartøyer, hvorav 2 forliste i Vesterisen og 1 i Østisen.

1) Oversikten er utarbeidet av Nord Norges Rederiforening ved disponent Helge Jakobsen.

Selfangstoversikt 1950.¹⁾ (Møre skuter.)

Fangst- felter	Antall turer	Antall dyr	Spekk tonn	Verdi kr.	Gammelsel, klappmyss storkobbe, ungsel stk.	Whitecoat og prima overg. stk.	Blueback og gris stk.	Bjørn stk.	Hvalross stk.
Vesterisen	15	46.404	882	2.600.000	9.557	13.602	23.241	4	
Nyfundlands- feltet	8	66.075	950	1.560.000	10.874	55.200		1	
Grønlands- stredet	13 ²⁾	13.398	453.5	655.200	13.052		340	6	
Øst- og Nordisen	5	1.818	35.5	52.500	1.813			5	
Nyfundland - Vesterisen	1	2.988	70	152.600	1.316	172	1.500		
Nyfundland - Grønlands- stredet	1	3.200	120	160.000	2.700		500		
Vesterisen - Grønlands- stredet	1	1.400	50	65.000	1.400				
Sum	44	135.283	2.561	5.245.300	40.712	68.974	25.581	16	

Der deltok i alt 25 fartøyer og ingen forliste.

1) Oversikten er utarbeidet etter materiale utlånt av Selfangstkommissjonen ved konservator A. Wollebæk.

2) Alle skutene i Grønlandsstredet drev også håkjerringfangst og hadde en samlet håkjer-
ringtranfangst på over 1 mill. kroner.

Samlet selfangstoversikt 1950.

	Antall turer	Antall dyr	Spekk tonn	Verdi kr.	Gammelsel, klappmyss storkobbe, ungsel stk.	Whitecoat og prima overg. stk.	Blueback og gris stk.	Bjørn stk.	Hvalross stk.
Nord Norge	70	118.038	2.583	6.456.000	77.356	12.456	27.680	403	143
Møre	44	135.283	2.561	5.245.300	40.712	68.974	25.581	16	0
Sum	144	253.321	5.144	11.701.300	118.068	81.430	53.261	419	143

Der deltok i alt 72 fartøyer, hvorav 3 forliste.

Fem år på Jan Mayen under krigen

Av radiotelegrafist Fritz Øien



Jan Mayen

Mange er beretningene om arktiske overvintringer her i Tromsø, Ishavets hovedstad, hvorfra nesten alle slike ekspedisjoner har startet og etter års fravær vendt tilbake til.

Hjemkomsten av slike ekspedisjoner vakte selvsagt uhyre stor interesse, særlig kanskje blant oss gutter, når vi om sommernettene i midnattsol lå og plasket i robåt på det speilblanke Tromsøysundet. Vi gutter var alltid de første til å borde disse skutene, ofte under fart. Glade var de som kom hjem etter års opphold der ute i isødet, og ekstra hjertelig var den første hilsen. Mange var de spørsmål vi gutter kom med, og begestringen over de levende dyrene var voldsom. Enkelte skuter var som flytende menasjerier.

Men — flere slike ekspedisjoner vi spurte etter, kom aldri tilbake. Skjorbuk, isskruinger, ned-dumping i flobrekken eller annet uhell har vært årsaken.

I ufredstider arter selvsagt overvintringen seg anderledes enn normalt. Sommeren 1940 satt vi fire mann fra Tromsø på Jan Mayen for å betjene den meteorologiske stasjonen. Det var Thorvald Øvre, Bjarne Iversen, Alfred Øien og nedskriveren av dette.

Fra 1925 og de fleste år til 1940 var jeg vandt til den arktiske ensomhet og ro i mitt arbeid. Nå var vi klar over at meteorologiske observasjoner var et viktig ledd i krigføringen, og at vi når som helst kunne risikere å få tyske direktiver sluppet ned fra fly med ordre om å sende observasjoner i tysk krigskode. De meteorologiske observasjoner ble sendt i internasjonal kode — den eneste vi hadde. I følge den engelske meteorolog-offiser i Tromsø's mening var det bedre at de allierte fikk Jan Mayen-observasjonen til sammenligning med lignende fra Island, Færøyene og

Skotland, selv om tyskerne fikk den løsrevet, idet syklonene som bekjent stort sett beveger seg fra vest i østlig retning.

I slutten av august fikk vi besøk av en noe mystisk dansk ekspedisjon. Lederen virket ikke så lite nervøs, og oppga at de hadde vært ute i havari nord for Jan Mayen og hadde mistet dekkslasten. De ønsket litt bensin og ville gjerne kjøpe en hund. Jeg overlot ham «Hitler» — en utidig hund som alltid stjal fra oss votter, spikerpakker og hva den kom over, når vi arbeidet ute. Det var en riktig banditt. Dansken protesterte med en gang. Vi fikk ikke kalle den «Hitler», den skulle hete «Pete».

Ekspedisjonen var på 4 mann, oppga de skulle til Grønland, og var besynderlig godt utrustet med bl. a. 20 par ski, et lignende antall norske uniformer, maskingeværer og meget annet som bare tyskerne i Norge kunne ha skaffet dem.

Det begynte så smått å skumre på Jan Mayen om kveldene — grågåsen kom fra nord og slo seg ned på slettene for å hvile ut til sin videre flukt mot sør. Det var en riktig vakker høststemning da vi om aftenen den 2. september så et skip i horisonten. Et krigsskip var det, og vi var spent på om det var tysk eller alliert. Etter som det kom nærmere, forstod vi det var «Fridtjof Nansen», til tross for at en mast var borte. Jeg kjente det skipet godt, for allerede i 1933 reiste min kone, vår da 8 måneder gamle gutt og jeg med dette til Bjørnøya. Lyset ble satt på overalt så sikringene smalt av den store belastningen. Skipet ankret imidlertid opp på sørsiden av Eggøya, og vi antok de ikke vil gjøre landgang før i grålysningen neste morgen. Men, mens vi satt der utover kvelden og snakket om vår forestående reise vestover, begynte hundene å varsle. Jeg

sprang ut på trappen. Det var mørkt og stille, så jeg kunne høre folk pusle bak oljetank og maskinhus. Jeg ropte ut om det var nordmenn. «Ja», ble det svart, og jeg slo på utelyset. Det var nestkommanderende kaptein Meyer og hans kjekke gutter, hvorav flere — har jeg hørt — senere gikk ned med korvetten «Bath» under kamp i Atlanterhavet.

Maskinhuset ble satt i flammer, og med den stadig økende vind regnet vi med at også hovedstasjonen ville ta fyr. På grunn av all den brenseloljen som var der inne, lyste det fantastisk opp i den mørke natt. Men det var sårt å se sitt arbeidssted gjennom flere år — helt fra det første i 1925 — gå opp i flammer.

At det imidlertid var absolutt nødvendig av strategiske grunner, viste seg senere, da den tyske beveggede tråleren «Herman Bruse» senere på høsten kom for å besette stasjonen. Tråleren ble imidlertid jaget på land av et britisk krigsskip og folkene tatt til fange.

Da vi om natten den 3. september kom ombord i «Fridtjof Nansen» ga jeg sjefen, kommandørkaptein Ullring, beskjed om den mystiske ekspedisjonen, som hadde vært innom Jan Mayen. Det ble til at vi gikk vestover til Grønland. I utkannten av Oscarsfjord fant vi denne ekspedisjonen. De hadde nettopp reist en hytte og skulle flytte inn. Hytten ble brent, folkene tatt med og overlevert til britiske myndigheter i Reykjavik, hvorfra de senere ble sendt til England. De hadde tysk meteorologisk utstyr til 3—4 stasjoner. Dette benyttet vi senere på Jan Mayen-stasjonen, som var i drift de følgende krigsår.

På Island opprettet vi to norsk-britiske meteorologiske observasjonsstasjoner — en i nærheten av Reykjavik av Øvre og Iversen, og en på Nord-Island av Alfred Øien og meg. Men dette varte bare noen måneder.

I begynnelsen av januar 1941 fikk jeg pr. telefon beskjed fra den norske liaisonsjef i Reykjavik om hurtigst mulig å komme nedover. «Ikke spør», sa Marstarander. «De forstår», sa han. Jo, jeg forstod.

Jeg hadde nettopp vært ute og prøvd mine nye ski og hvite kamouflasjedrakt. Som jeg gikk og stod kastet jeg meg på en lastebil som skulle over fjellene til Akureyri. Der hadde den norske konsul Innbjørg ordnet med plass for meg i et lite fly. Halvannen time senere kom vi seilende ned over det historisk berømte Tingvalla og videre ned mot Reykjavik.

Den nye oppgaven gikk som antatt ut på å vende tilbake til Jan Mayen, for der å opprette en ny meteorologisk stasjon under militær beskyttelse.

Den aktive sjef for «Fridtjof Nansen», kommandørkaptein Ullring, ble avgitt til briterne for å lede dette foretak. Selv fikk jeg til oppgave å ordne det meteorologiske og radiotekniske. For komparasjoner av de meteorologiske instrumenter og for oppsetning av reduksjonstabeller, fikk jeg uvurdelig hjelp av meteorologene Eithorson og fru Gudmundson ved Vedurstofan.

Den kaprede tyske tråler «Honningsvåg» med sjef kaptein Brekke skulle være moderskip, og «Vesle-Kari», som var ventet fra England, skulle være forsyningskip. «Vesle-Kari» ble ført av den kjente ishavsskipper Johan Brandal, som noen år senere døde der borte og ligger begravd i Reykjavik.

Fra det norske Islandskompaniet ble det avgitt soldater. Vi fikk bare 12 mann til å begynne med, men det var utvalgte kjernekarer med fenrik Hopp fra Bergen som leder. De fleste hadde overvintret på Grønland og Svalbard tidligere. Grønlandsfarerne Richter, Sjøberg og Tollefsen var med.

Alt måtte holdes «top secret», for det tyske etterretningsvesen var aktivt, og tyske ubåter herjet rundt Island.

Thorvald Øvre og Alfred Øien gikk ombord i «Kari» og jeg i «Honningsvåg». Iversen fortsatte ennå et år på den norsk-britiske meteorologiske stasjonen.

Den 17. februar forlot vi Reykjavik. Vi fikk NO storm, snøilinger og nedising. Utfor Nord-Island mistet vi «Kari» av syne, og fryktet for dens skjebne. Men heldigvis, da vi kom til Akureyri, lå «Kari» ved en kai der, og gleden var stor. De på sin side hadde også engstet seg for oss.

«Kari» hadde fått kappen feiet bort av en isknult og lugaren full av vann. «Honningsvåg» så ikke ut som skip i det hele tatt — lignet nærmest et isfjell.

Ikke før den 5. mars var vi klar til avgang fra Akureyri. Allerede den 8. begynte bauingen i isen, og den 9. så vi Jan Mayen. Det var altså hva ishavsfarerne kaller et «stort isår».

Den 10. mars ble endel av utstyret losset over på «Kari», som skulle forsøke å forsere isen opp til øya. Etterat «Kari» hadde forlatt oss, hørte vi det første tyske flyet. Allarmen gikk. Kommandørkaptein Ullring overtok selv kommandoen. Han var rolig og vant til slike møter. Han ropte bare «øvelse», og på ett blunk var guttene i stålhelmer og bak sine våpen. Flyet passerte oss i en sky, men hadde kikket nøye på «Kari», som var kommet inn til øya på nordsiden. Dagen etter klarte vi også å forsere den tette isen.

Vi hadde fryktet for vanskeligheter med å få vårt tunggods, som kanoner m. m., i land. Men som isflakene lå der, halvt på land og halvt i sjøen, var det nesten som å legge til en kai.

Det var relativt rolige værforhold under hele krigen — lengere tid av gangen kunne vi ikke øyne såpass som en råk. Med en stabil temperatur på 20 til 25 kuldegrader ble det formelig som et innlandsklima. Først i februar 1944 fikk vi den første ordentlige storm.

Fra 1925 og utover kunne det i februar og mars komme noen isstrimler for noen dager av gangen. Det kunne være mildvær til henimot jul og regnværeperioder kanskje i januar. Det kunne være vedvarende storm, som gikk opp til full orkan med mer enn månedens varighet. Altså var det typisk havklima.

Jeg fikk derfor ofte og tilsynelatende velbegrunnede hipp om at det måtte være noe feil

med alle tidligere beretninger om orkaner på Jan Mayen.

På forespørsel fra den britiske øverstkommanderende på Island om muligheten av å komme i land med sakene, svarte jeg at det bare var 10 prosent, men under krig måtte en ta risken. «Sure», svarte han, «Commander Ullring is always a lucky man», og slo Ullring vennskapelig på skulderen. — De var begge to vaske-ekte sjømannstyper.

Den første natten lå kommandørkapteinen og jeg i en liten fangsthytte ved Nord-Lagunen. Ullring gikk en rekognoseringstur om natten til branntomten av «Gammel-stasjonen» for å se om tyskerne hadde vært der. Jeg gikk i gang med rengjøring av to køyer og fikk hugget bort en blanding av is, spekk og rått fisk fra gulvet.

Lossingen begynte neste dag. Vi gikk straks i gang med oppførelse av hus, og den 22. mars kunne vi ta mønsåskanna. Det var en sur jobb med lange arbeidsdager i snøfokk, kulde og bitende nordavind, — opp kl. 6 og i seng først kl. 12 natt. Kommandørkapteinen gikk i teten og sluttet alltid sist — inntil vi en dag sammensverget oss, og han pent måtte be oss slutte.

Under transporten over lagunen brast det øverste islaget, og senderen kom under vann. Stor var derfor min fortvilelse da kommandørkapteinen like etter kom med beskjed om at han fra «Honningsvåg» hadde sendt signal til Island om å ta forbindelse med oss et bestemt klokkeslett — bare noen timer senere. Men vi gikk i gang, fyrte så ovnen stod glorød, satte senderen til tørk og spente en antenne over den trange dalen. Da admiralskipet «Baldur» som lå i Reykjavik, oppga meg høyeste styrke, var jeg stolt. Den første meteorologiske observasjon ble sendt, og dette fortsatte hver tredje time døgnet rundt.

Den 18. mai var nordsiden blokert av is. — «Namsos» og «Honningsvåg», som kom med nye forsyninger og forsterkninger av våpen, måtte losses på sydsiden av øya.

Tyske fly begynte så smått å plage oss. De fløy så lavt at de flere ganger var under horisontalen av kanonstillingene, slik at sandsekkene kom i veien for ildgivningen.

Det hadde vært stor bjørnegang, og et par stykker ble skutt. Et av skinnene ble gitt vår avholdte konge. Vi hadde ellers ikke tid til bjørnejakt.

Utpå sommeren ble det bygget en meteorologisk stasjon i Jacobsdalen, like nordenfor Eggeøya. Men den var i virksomhet bare et par måneder, da vi måtte holde oss innen forsvarsområdet.

Det var i denne hytten Nordahl Grieg skrev sitt berømte dikt «Kongen» under et av sine to besøk på Jan Mayen i 1942.

Ny meteorologisk stasjon ble deretter oppført på sørsiden av Nord-Lagunen — av materialer fra den gamle Østerriker-stasjonen fra 1882. Den ble omgitt av et lag sandsekker, og fikk derfor navnet «Sandkåken». — Tomten var uthugget i tela i dalsiden, og det ble følgelig svært fuktig i hytta. Til stadighet ble under-

siden av madrassen grønn av mugg, så hodeputen nærmest måtte brukes som gassmaske. Men «Sandkåken» var skuddsikker og meget betydningsfull. Herfra hadde vi forbindelse med våre venner i Royal Airforce i Reykjavik, som vi arbeidsmessig var underlagt, og den daværende norske øverstkommanderende på Island, kommandørkaptein Ulstrup, som forsyningsmessig stelte godt for oss.

I august reiste de 12 pioner-soldatene tilbake til Island. Øvre, Alfred Øien og jeg gjorde oss klar til en ny vinter. Vi hadde beskyttelse i de nye våpen vi fikk opp den 18. mai — 2 hurtig-skytende Hispano, 20 mm., og en 76 mm. kanon. Disse våpen skaffet seg adskillig respekt, så de fiendtlige fly måtte høyere opp. Den tyske meteorolog-direktør Etienne, som flere ganger var med tyske fly til Jan Mayen, hadde røpet i Tromsø at det var vanskelig å komme i nærheten av vår stasjon. Etienne ble forøvrig senere skutt ned på Svalbard.

Livet fortsatte sin vante gang inntil Øvre i februar 1942 uheldigvis fikk den ene foten skutt av.

Like etter at vi hadde fått fram telegrammet om avhenting av Øvre, ble det dårlige radioforhold eller «black out», som vi sier i radiospråket. Slik var det over Grønland, Island og hele Nordishavet. Selv de største stasjoner på Island var lite hørbare. Så lenge varte det, at våre venner der nede fryktet for at tyskerne hadde tatt oss. Et fly ble 11. mars sendt oppover for å undersøke saken, og vi kunde signalisere tilbake at alt var i orden. Det var det første britiske flyet vi så der oppe. Den 26. mars så vi det første amerikanske. Vi forstod at de allierte krefter vokste, for hittil hadde bare «Luftwaffe» vist seg.

Den 19. mai var et tysk fly ute med noen nærgående bomber, og en del meteorologiske instrumenter ble ødelagt. Men en time etter at flyet hadde forlatt oss, var nye instrumenter sjaltet inn, og registreringen fortsatte som før.

Dagen etter fikk vakten på «Gammelstasjonen» et hardhendt angrep.

Alt dette er jo bare småtterier mot det som mange andre kom ut for under krigen. Men når jeg nå beretter om disse fem årene, bør det vel nevnes.

Den 1. juni, mens jeg hadde kontakt med Royal Airforce, dukket general Fleischer og kommandørkaptein Ulstrup uanmeldt inn av døren til «Sandkåken». Alfred og jeg fikk nå vår første ferie, og i godt følge bar det til Reykjavik.

En venn, en engelsk flyver, hadde vært en tur til Grønland og observert tyskere der. Han ville absolutt ha meg med på en liten «ferie» til Grønland, siden jeg hadde trasket der tidligere i et par år. Alt ble gjort klart. De siste flyfoto ble studert, og jeg tegnet inn alle hyttene på et kart. Da fikk jeg plutselig ordre om å avbryte min ferie og dra tilbake til Jan Mayen.

Et tysk 4 motors condorfly var gått i bakken der oppe, bare et par hundre meter fra «Sandkåken». 8 mann ble begravd under militær



Jan Mayen stasjon

honnør. Panserplater fra flyet ble lagt over fellesgraven og et kors satt opp.

Iversen og kapteinløytnant Norbek kom opp for å assistere oss ved meteorologstasjonen, og det ble satt i gang pilotoppstigninger. Det er alltid hyggelig å få litt oppmuntring og anerkjennelse, og det gledet oss meget da vi mottok følgende telegram fra Royal Airforce: «Your pilotascents very appreciated».

En av de engelske flyverne som var med opp for å undersøke den tyske «Condoren», ble boende en kort tid i «Sandkåken». Han spurte en dag etter klosettet. «Please, this way», sa Norbek, gikk foran ut, tok et spadestikk i marken og la spaden ved siden av idet han galant slo armen ut, bukket og sa: «Please».

Ut på høsten begynte vi å bygge en ny stasjon ca. 300 meter på den andre siden av dalen. Vi kalte den «Fagerlia», for det var så mye grønn mose der. «Sandkåken» ble bare benyttet som radiostasjon. I «Fagerlia» bodde vi godt, og Nordahl Grieg karakteriserte den som «den rene dukkestue». I 1943 utvidet vi hytta. Vi fikk hver vår lugar, og laget bad av et oljejernfat. Delt i to ble det ovn i den underste halvparten av fatet og vanngrøt i øverste. Rogstad, som da også var kommet, sådde reddikk utenfor hytta, og de slo godt til.

Det fortsatte fremdeles med «store isår». I 1943 ble det fanget 4–500 blueback på isen på nordsiden. Isen var til sine tider så tett at bluebacken forvillet seg over Nord-Lagunen og ble fanget midt inne på øya.

Bjørnehistorier er det mange av, men jeg tar bare med en, som er noe utenom de vanlige: Tidlig en morgen var jeg nødsaget til å hoppe ut av køya for å «kikke på været» — barbent og søvnig. Hytta lå nedsnedd. En stor bjørn stod like utenfor døra oppe på snøskjæringen. Den så rolig på meg og fortsatte å spise av noe avfall. Et velrettet skudd var påkrevd for ikke å få den deisende ned den skrå skjæringen og inn på kjøkkenet. Jeg fikk ikke geværet til, og var for søvnig til øyeblikkelig å oppfatte at patron-tilførselen fra magasin til løp var stengt. Bjørnen så bare inn i geværløpet, snudde akterskotten til og ruslet i sakte gang fra meg. Litt

mer våken oppdaget jeg feilen med geværet, og sprang barbent etter opp snøskjæringen. Men det er ikke så greit å skyte en bjørn og samtidig holde en knappeløs underbukse oppe. Det var ingen vei utenom — det var bare å «la falle». — Denne bjørnejakten måtte jeg gjennomgå for i lange tider av mine kamerater, som omsider var kommet seg ut av køylene. De mente sogar at Jan Mayen-filmeren, Bredo Lind, var kommet for sent oppover. Ja, det er av sine egne en skal ha det. Skinnen ble gitt til «Gamle Meyer». Gammel var ikke kaptein Meyer, hverken i sinn eller skinn. Men tilnavnet kom av at han som sjef for «Namsos» satte verdensrekord i å besøke Jan Mayen med forsyninger til oss under krigen. Kaptein Meyer, som sjef for «Namsos» og kaptein Bjerklund, som sjef for «Honningsvåg» hadde mellom 50 og 60 turer hver.

Sommeren 1943 fikk jeg en 11 dagers tur til London. Det var herlig å komme i nye omgivelser.

Den 6. november kom amerikanerne til øya med spesial kortbølge-peilestasjon for å peile inn tyskerne, som igjen var kommet tilbake til Grønland. Tyskerne ble bombet fra Island og et skip ble tatt som prise. De var meget godt utrustet — hadde kino, vaskemaskiner etc.

Etter anmodning av commander Thomas på det amerikanske Coast-Guard skip «Northland», var jeg med som los rundt Jan Mayen noen dager. Oppgaven var å finne en plass til en påtenkt ny stasjon, som skulle benyttes under en eventuell invasjon. Vi kartla også havbunnen rundt Jan Mayen ved hjelp av asdic. Det var i 1944, og det året var det lite is. Radiosonde-stasjon ble også oppført det året.

I 1944 kom det første tyske flyet allerede den 25. januar, og flyvirksomheten tiltok, natt og dag, inntil 6 ganger i døgnet. Vi trodde så smått det var innspurten med oss det gjaldt, men det viste seg senere at det var «Bismark» som var på utgående.

På begge sider av øya hadde vi observert undervannsbåter høsten 1944. Det er antagelig fra en av disse en tysk automatisk radiostasjon for automatiske værvarsler og peile signaler var blitt

oppsatt på Nord-Jan. Den ble funnet der våren 1945, litt inn av Hagerup-havna, som er oppkalt etter Johan Hagerup, stifteren av Arktisk Forening i Tromsø.

Alt i alt hadde vi ca. 200 alarmer i disse årene. Det var 5 lange år, — men det som tok aller mest på var nyhetene om evakueringen av Nord-Norge, at kaiene i Tromsø var underminert og at alt kanskje skulle brennes. I de fæle, spente

dagene kunne vi forestille oss familie og venner, våre landsmenn forøvrig, på marsj ned etter Helgelandskysten.

Jeg minnes med glede alle venner fra disse årene og det sammensveisede kameratskap som hersket.

Aller mest må vi dog minnes alle dem som ikke kom hjem til sine.

Jeg vil slutte med Nordahl Griegs dikt om Jan Mayen :

Øya i Ishavet.

Mørk står en øy av hav,
ensom og kald og bar.
Dette er Norges land.
Dette er alt vi har.

Vinterens svarte storm,
sommerens skoddesus
stryker det øde land:
isflak og stein og grus.

Her er vår jord, vårt hjem.
Men våre sinn ble skapt
langsomt i bildet av
landet som vi har tapt.

Blomster og skog og gress
ga oss sin vekst og fred,
så vi må blø med alt
liv som ble trampet ned.

Dyp er vår hjemlands muld.
Hemmelig er vi ett
med hver en sorg som gror.
Men det er ikke rett.

For vi har tapt vårt land,
tapt det fra hav til fonn.
Og skal vi vinne det,
skjer det ikke ved ånd.

Her er vårt land: en øy.
Blesten går stri og kald.
Drømmer kan ikke gro.
Drepe er alt vi skal —

slik at en annen slekt,
åpen og varm og fri
kan, mellom løv og korn,
slippe å bli som vi.

Sommarexpedition på Svalbard

Av redaktör Arvid Moberg



Chefen, kpt.ltn. hydrograf
K. Z. Lundquist
demonstrerer

— Avsikten, säger Chefen och tittar över kajen upp mot strandbrinken i Longyearbyen, avsikten är att allra först gå en tur in till Sassen, så tillbaka hit och hämta en del material som Kap Linné behöver snarast. När den transporten är klar så går vi till Bellsund och tar upp fågelfolket som ligger på Kap Martin, därpå bär det iväg till Hornsund för att hämta partiet där. Så skall topograferna flyttas från Mitterhuk i Bellsund till Förlandssundet. Sen vi så varit in en tur tillbaka hit går vi till Kingsbay med hydrografen och hans folk, därpå till nordvästhörnet och Breibogen och Gråhuk och Verlegenhuk och så en sväng till Lomfjorden för att bättra på båken där. På hemvägen ska vi besöka Moffen, och helst vill jag ju ha lite tid att hydrografer en smula vid Biskayershuk, innan vi drar oss söderut igen. Så får vi börja med att tända fyrarna och sätta fart på radiofyrarna, ta opp en del av expeditionerna, lägga opp småbåterna på Hotellnåset, säga adjö, ta opp resten av allt folk vi satt ut i sommar och så gå hem. Den 15. september skall vi vara i Andalsnes, geologer, topografer, ornitologer, botaniker, hydrografer, minsprängare, sjömän och folk i allmänhet.

Chefen tystnade, och inte heller någon annan talade. Det var rent og klart besked han lämnat på min fråga, och det fanns väl inte mycket att tillägga. Jo, en sak var det:

— Om ingenting oförutsett kommer emellan.

Nästa morgon skulle vi starta för besöket inne i Sassenbay. Där låg två kvartärgeologer, som säkerligen började längta efter lite kontakt med

yttervärlden. Men på kvällen bestämdes det att sysselmansbåten skulle en sväng inåt Sassen i andra ärenden, och då kunde den ju ta med breven och brödet och allt det andra till kvartärgeologerna. Vår «Minna» vann alltså en dag. Nu gällde det bara att ta ombord batterierna som Kap Linnés kustradio vid Isfjordens mynning skulle ha. En kolångare låg vid kajen i Longyearbyen och lossade styckegods, och bland detta var batterierna. Sades det, Men ingen hade sett dem ännu efter två dars lossning. En vecka skulle det ta att tömma kolångaren. Och om batterierna låg underst?

Intet är som att vänta på att en tretusentonnars styckegodslast skall ta slut. Det är som om nya hekatomber lådor och säckar och kartonger vällde upp i rummet för varje lyft som går upp över luckkarmen.

Efter ytterligare ett dygn i väntan singlar batterierna i sina kraftiga trälådor äntligen i luften över «Minnas» rigg, och de stora syreflaskorna följde efter. Vi var klara att gå, men i och för sig hade slopandet av Sassen-färden inte gett oss någon extra tid.

Glädjen på Kap Linné blev stor. Fyra man var det på stationen. Föreståndaren för stationen, som är kustradio- och väderleksstation under namn av Isfjord radio, två telegrafister och en kock och man för allt möjligt, björnkungen Henry Rudi. Naturligtvis var man främst glad över att få nya batterier, men entusiasmen över att se så många nya ansikten var också oskrymtad. Rudi omfamnade mig och dansade en glädjedans — vi hade inte sett varann sen 14



Speiding etter råk i isen

långa år tillbaka. Stationens folk och de våra hjälptes åt att ro de tunga kollina till land, och sen åkte alltsamman uppför strandbrinken på en bana med vindspel. Klockan fyra på morgonen var allt klart och vi begav oss ombord efter att ha slukat sista smulorna av Rudis högförnämliga sockerkakor.

Nästa gång som järnet gick i botten var utanför Kap Martins långgrunda strand. Babords däcksbåt med utombordarn stack in till fyrplatsen. Den blev långa borta, och då den kom tillbaka syntes på långt håll att bara en av de tre männen som skulle hämtas var med. Det var en envoyé med uppdrag att fäktas bröd av vår stuert. Fågelundersökningarna hade dragit ut på tiden, och man hade ännu flera fotografieringar och en massa mätningar och fåglarna vete vad för saker att klara av. Men på återvägen från Hornsund passade det utmärkt att träffas igen.

På höjden av Torellglaciärens norra kant tog det vackra vädret slut. Vi fick omväxlande regnbyar, dimma och snöfall. Och några timmar senare mötte vi drivisen. Den sommarn kom ovanligt mycket is runt Sydkap och in i strömmen mot norr. «Minna» hade inte ishud och var naturligtvis en smula känslig för hårt vatten. Vi försökte först att gå nära land. Där var mindre is men också mindre gemyt på grund av grundbankarna. Ekolodet gjorde hopp på hopp, och det blev allt tryggare att hålla en västligare kurs. — Ett under hände mitt utanför Hornsund: isen slakade och isbältet blev smalare än längre norrut. Vi kom igenom — men hur skulle det se ut inne på fjorden? Å jo, det var inte farligt alls. En och annan kalvis mötte vi, men drivisflaken var vi kvitt.

Två tält såg vi på land. Två devongeologer och två assistenter väckte vi, och de såg inte ledsna ut. En månad hade de bott här, vackra saker hade de samlat åt sig och vetenskapen. De hade vandrat vida omkring — en geologs

arbete i fält förutsätter ju ofta långa marcher. De hade varit högt upp till väders på sydsidans fjäll och hade därifrån sett Storfjordens vida vatten blåna. Saurier och pansarfiskar hade man skaffat sig sällskap av — fisk i sten är den enda form av fisk som professorn bryr sig om, sade en av assistenterna. Nej då, det hade sannoligen inte varit brist på mat, man behövde inte tåra på fossilen. En massa burkar var kvar ännu. Köket, jo det var fint det. Ett fallfärdigt skjul hade rustats upp till en hemtrevlig kokvrå och matsal. Jag undrar om det finns någon kvinna som tror att en professor och en lektor och två studenter, utsläppta i en isöken med en sommartemperatur som i bästa fall höjer sig uppåt nollpunkten, kan ordna det hemtrevligt för sig i ett vedskjul från sekelskiftet! Och ändå var det just vad de fyra männen kunnat. Satt man stilla så kunde fyra personer äta och dricka och röka och konversera i matrummet hur länge som helst. Huset var fyllt av små uppfinningar, den ena mer genialisk än den andra. Väggarna hade professorn prytt med egna teckningar — konst av klass, men så är det inte heller alla professorer i paleontologi som varit tidningstecknare.

Expeditionen var glad över att bli hämtad och belåten med den utrustning som Norsk Polarinstitut beställt. Om någonstans så har man i Oslo vetenskap om vad som behövs för en expedition till de kuster, där landets egna produkter enskränker sig till drivved och en eller annan alka. Med öm omsorg och vetenskaplig noggrannhet packas provianten i förväg i lugn och ro, och allt finns med och allt är av högsta klass. Den enda anmärkning vi hört ombord på «Minna» var faktisk när en expedition i Bell-sund en gång kom ombord och inte utan bitterhet anklagade Chefen för att han sänt ut folk i isöknen utan de 8 kg kaffe, som de enligt packningslistan skulle ha.

— Ni har fått kaffe med er, sade Chefen. Står det på listan så måste det finnas!



Isskruing på 8 min.

— Haha, sade Expeditionen, se efter själv!

Varpå Chefen tittade ner i proviantlådan och plockade upp två kg kaffe i en vit påse.

— Å tusan, sade då Expeditionen, det där trodde vi var mjöl.

En bit in på nästa dygn gick vi ut ur Hornsund. Nu var det täppt utåt, men vi smög oss bakvägen norrut, på insidan av isbandet. Och mycket riktigt, uppåt Torellglaciären till återfann vi »släppan» och kom ut. Men mynningen av Bellsund var helt igenpluggad, Kap Martins strand var vit av is, och långt norrut sträckte sig ett bälte av halvmetertjocka isflak, ibland med lite blått emellan men lika ofta hopklämda till en kritvit vall. Det rasslade svagt.

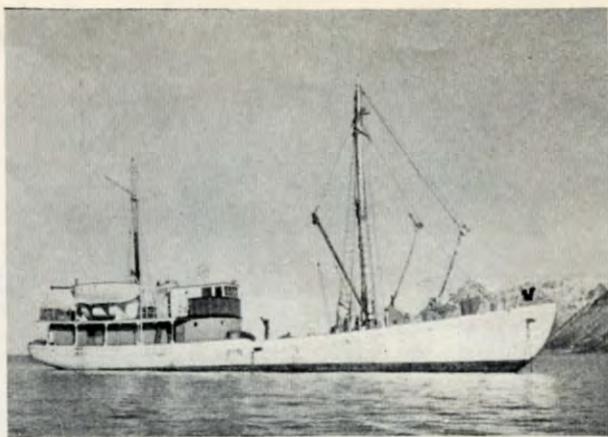
Det var inte annat att göra än fortsätta norrut. Inte ens med världens präktigaste ishud hade man i dag kunnat komma in till Kap Martins fågelforskare.

Och så hamnade vi i Longyearbyen i stället för inne i Bellsund och måste gå norrut. En dag nalkades vi Biskayershuken, och Chefen sa till om båt på vattnet. Berndt körde honom sen timme efter timme på kurser, som vi förstod föga av, han fick göra otaliga stopper med motorn, och Chefen slängde ut sitt lod som till ett sällsamt fiskafänge. Det hade varit en båt på något som tedde sig som ett grund här, och nu skulle vårt sjökort fullständigas med en massa lodskott och helst också utmärkande av grundet.

Sjökorten för Svalbards farvatten har verkligen förändrats snabbt. Nu börjar man ha någorlunda tillförlitliga uppgifter till och med om östsidans farvatten. Ett klart framsteg för den ansvarige navigatören, men tjusningen att segla i vatten som inte blivit uppmätta försvinner naturligtvis. Och den sjörövertjusningen kanske kan undvaras av folk i båtar som kostat miljonerna. Alltjämt finns det i alla fall mycket i vattnet som man inte kan läsa sig till på sjökort, för Svalbards nord- och östsidan anges djupförhållandena som ofullständigt utsatta, och mänskligt att döma bör denne del av Norge vara ett rent paradiset för hydrografer.

Strålände morgon. Lugnt. Glasklart. Vattnet som en polerad grå stålskiva. Vi ligger utanför Woodfjorden. I väster ser vi Norsköarna så väl som om de vore helt nära inpå oss, och i öst-nordost kan vi skönja Nordostlandets nordsida, uppåt Nordkap, en distans på 160—180 kilometer. För den som är van vid sydligare luftstreckas dammigare atmosfär ter det sig sagolikt att kunna se ting på så stora avstånd, som man kan i Arktis. Under svensk-ryska gradmätningen 1899—1902 vinklade man från toppen av Keilhaus berg invid Sydkap in en signal som rests på Whales Point, på östra sidan av Storfjorden, 142 km avlägsen. Och gjorde det med precision.

För en gångs skull har Mäss en lätt morgonuppgift. Vi håller oss ombord med en mässuppassare, gunäs, och han är stuerts hjälp och biträde både bittida och sent. Det är Mäss som sköter purningen. Man kan gott förstå stuerts heta önskan att få matlagen samlade så full-



M/S «Minna» av Brandal

taligt som möjligt. Halv 8 til 8 är det morgonkaffe i samband med vaktskiftet, och så skall dagens arbeten sättas igång. Här kan man mycket väl gå efter klockan vid starten, men ingen vet vad uret är då dagens möda slutar. Är vädret vackert så skulle åtminstone inte Chefen våga avbryta arbeten i förtid. På Svalbard gäller i högsta grad att man skall gripa tillfället i flykten. Så kan det också komma sig — och gjorde det ofta på »Minna», att kojningen skedde tämligen sent. Och så fick Mäss besvär med purningen.

Lastrummet var om somrarna avbalkat och till en del inrett till resandes bekvämlighet. I två hytter fanns tillhoppa 16 kojor. En kamin var gemensam för båda hytterna, men i regel eldades bara fram mot höstsidan. Följden var att man i första minuten huttrade svårliga i sovsäcken, men när man blivit lite hemtam i denna blev där ljuvligt, och jag känner inte någon av »Minnas» passagerare som inte njöt en fulländad sömn.

Vi nalkades Gråhuken, som såg ut att inte jäva sitt namn. Men det skall medges att bergen på uddarna här på nordsidan inte skiljer sig från varann i utseende så starkt, att man skulle vilja sortera dem i dimma eller dis. Norska staten har därför låtit bygga båkarna och andra sjömärken. Att dessa inte håller evinnerligen sörjer stormarna för.

För den som här uppe lever ombord är varje landstigning välkommen. Det är tjusande, ja nästan spännande att glida in mot en främande, obebodd strand, själv om man har båten lastad med bräder och verktyg och vet att man går att utföra ett snickarvärv. Men sedan baken lappats och fått ny färg på sig blir det alltid lite tid över att se på omgivningarna. På Gråhuken stannade vi en stund inför en liten kulle 25—30 meter från östra stranden. En bräda som var nerdriven i jorden fick oss att se närmare på stället, och på marken fann vi en bräda med inskrift, som efter en stund kunde tolkas som »Skepparen J. Mattilas — Kocken G. Andersen». Vi hade alltså funnet ett av de båda

ännu bestående minnesmärken över katastroferna vintern 1872—73, då på Kap Thordsen 17 man och här, strax intill strandklipporna på Gråhukén, »Spetsbergens lyckligaste, lugnaste och mest originelle valrossjägare» Johan Johansen Mattilas från Tromsö och hans skeppskock föll offer för skörbjuggen. Nordenskiölds expedition som övervintrade i Mosselbay begravde de båda, och graven ser ut att ha fått förbli orörd genom åren. Korset på Gråhukén är ett av Västspetsbergens nordligaste och vore väl förtjänt av att restaureras.

När vi fått utbordarna att snurra hade det börjat blåsa, och efter en stund hade vi en ordentlig nordost över oss. »Minna» stack iväg utåt — om vi på grund av sjöhövningen också inte kunde komma till Verlegenhukén och båken där så skulle vi väl kunna ta oss en bit ner i Hinlopen och till Lomfjorden. Ja, så hoppades Chefen, men när aftonen kom var vi glada att ha avhåll av Mosselbays udde.

Nästa morgon hade vädret lättat. Det gick ganska lätt att komma förbi Verlegenhukén och neråt Hinloppens norra inlopp. Med en nordlig bris gick det raskt framåt, nu skulle något bli gjort, och Chefens långa program skulle få en ordentlig punkt i östra kanten. Men när vi efter några timmar hörde maskintelegrafens ringa och motorn tappade andan, då kände litet var att det i alla fall fanns en hake nånstans. Jo, mycket riktigt, Chefen och kapten stod uppe i stormasten och spejade ut över det täta isfält, som korkade igen Hinloppensundet. Vi hörde dem filosofera över det önskvärda i att isen här vore borta, men slutet på visan blev i alla fall att vi nödgades vända.

Minsprängaren ville en tur in till Breibogen, där fångstmän sett en mina eller något som kunde vara en sådan. Det var en mina, en tysk förankrad mina som slitit sig och med Golfströmmen förts hit upp. Det var världens hittills nordligaste drivmina. Kvartermästaren såg på den med kännarmin, ruskade i klotet och snurrade det ett halft varv. Jag kan inte förneka att vi tog ett steg bakåt, men ingenting hände, annat än att minnemannen plockade fram en bit trotyl och en stubintråd ur sin ryggsäck, mejslade bort fästet för ett av minans horn och laddade där. Så tog alla man betäckning ett gott stycke inåt land, och när en jättelik rökpinje växte uppåt himlen efter den dova knallen visste vi att världen var en drivmina fattigare.

— Hallå Minna, Isfjord radio kallar! En av våra vänner på Kap Linné säger i hörlurarna uppe i besticket att en fångstskuta varit in till ornitologerna på Kap Martin och hämtat dem bort från en på sistone rätt ensidig diet. Det var ju väl — alltid en punkt på denna expeditionens program som kunde strykas över; det var tillräckligt många kvar i alla fall.

Fyra radiofyrrar skall ses till. Vi kommer först till Fågelhukens, utanför inloppet till Kingsbay. Dyningen bär motorbåten upp i stranden, och det gäller att kvickt hoppa ur och hålla kvar

den, då vattnet går tillbaka. På Spetsbergen, säger Chefen, kan man leva hur länge som helst, bara man drar upp båten ordentlig. Yttrandet har kanske sin udd mot ett par av de ombordvarande, som gick i land med en båt och fann den drivande hundra meter från stranden efter föga mer än en halv timme — så fort kan händelserna utveckla sig vid flödande sjö. Situationen klarades den gången genom att en av de olyckliga simmade ut och bogserade båten tillbaka till stranden, där han väl aldrig hade blivit varm mer om han inte kommit att erinra sig håkåringarna, mångenstädes närvarande.

Fågelhukens fyrstation ligger på nordspetsen av Prins Karls förland, strax norr om det fågel-fjäll, som Barents iakttog 1596. Ljusfyren står på en bergknalle strax intill den båke, som norska Svalbardexpeditionen byggde 1923. Ett par hundra meter väster därom finns radiofyren med sin smäckra rörmast och sin väl ombonade sommarstugeliknande stuga. Huset har ett rum för apparaturen och batteriet och ett yttre rum med spis, två breda britsar, kokkärl, bord och bänk och till och med en medicinlåda. I fukt-säkra förpackningar låg både förbandsartiklar, koltabletter, smärtstillande medel och ett sulfapreparat, och en bruksanvisning fanns bifogad till hjälp för skeppsbrutna.

Norska staten har låtit uppföra stugor på skilda platser på Spetsbergen att tjäna nöd-



Stuart Knut



*Det kreves rolig vær
for klargjering av
festningens lykt*

ställda som skydd. 1936 byggdes sådana hus på Kung Karls land, vid Heleysundet och på Sjuöarna, och efter kriget har vid de fyra radiofyrarna också inrättats möjligheter för förliste att få tak över huvudet. Det har kostat stora summor, liksom det inte heller är någon billig affär att bygga och underhålla ljusfyrar och båk — men Svalbard är nu en gång en del av Norge, och det norska staten bygger här, det bygger den på egen tomt.

Akkumulatorerna från förra vintern kopplas loss och bärs ut på avskrädeshögen en bit från stationen. Chefen har villiga medhjälpare, allt för villiga till och med, eftersom en av dem under sin hastiga framfart spillar ut frätande vätska på sig. (Dagen efter delade kavajen och byxorna upp sig i en hög trådar.) De nye akkumulatorerna packas upp ur sine lådor och får sin vattenpåfyllning innan de kopplas in. Vattnet ja, det är inte alltid det lättast tillgängliga på Svalbard, åtminstone inte om man vill se det rent och klart som källans friska dryck. Vi fick leta en god stund innan en turbegåvad assistent hittade en liten bäck, där det var åtminstone någon centimeter mellan de främmande partiklarna.

Från fågelfjället ljuder ständigt en kör av miljoner individers skrik och skratt och viss-

lingar och tjatter. Dyningen från väster bryter in över de skarpa strandklipporna. Vinden piper melankoliskt i kaminröret i rummet där vi sitter och skrapar kopplingskablarnas fästen fria



Gassflaskene skiftes på Rudmosepynten

från ärg. En blårävsunge smyger omkring stugan och betraktar oss nyfiskt, men då vi inte bjuder honom på förtäring cirklar han tillbaka mot fjällfoten, där han väl har sina anhöriga.

Allt är klart, från Chefens synpunkt sett: nya batteriet är inkopplat, apparaten roterar som den skall och sänder ut i etern sitt «FN FN FN». Ljusfyrens linser är putsade och gastuberna är inkopplade. Nu kan hösten komma och mörkret — Fågelhuken skall leda fartygen i den trygga leden in till Ny Alesund.

På vägen tillbaka till vår båt kommer vi förbi holländernas kyrkogård. Ett 30-tal gravar finns där, ett par är uppskruvade av tjälen och kistorna är sönderbrutna — björn? Träet är förvånande friskt, och detta trots att det torde ha legat här i ett par hundra år. Spikerna är visserligen rostiga, men de är ändå fortfarande spiker. Ett stort kors, av sent datum, har på en trätavla inskriptionen: «Til minde om de russiske og hollandske pionerer som blev på Fuglehuken. Pax ætærna». Det är sannolikt någon fångstman som rest minnesmärket.

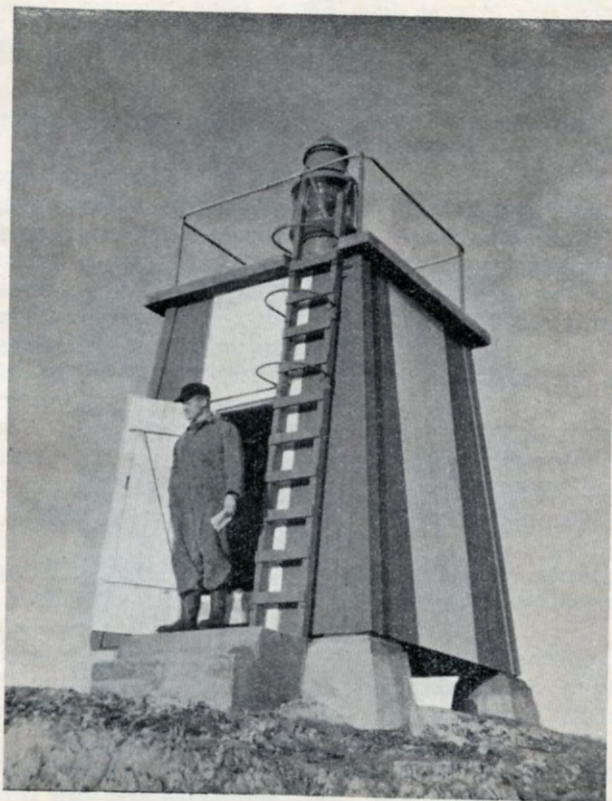
Här möts gammal tid och ny, över de döda, som vilar här, långt från det land som såg dem födas, går den nutida teknikens yttringar ut.

Halvvägs upp på fjällen ligger en dimbank,



Fra v. prof. A. Heintz og lektor Sven Foyn

eller om man så vill ett molntäcke. Det är assistentväder, säger Chefen. Uttrycket lär komma från topograferna. Bättre vore det att ha chefsväder, tycker vi, så att expeditionsledarens långa lista kunde prickas av utan några luckor.



Chefen etter velgjort arbeid på Fuglehuken lykt

En prat med hundekjørereren og gullgraveren Leonhard Seppala



Skiløpere i Nome, Alaska, ca. 1900

Fra venstre: Albert Rapp, Asle Seppala, John Kåsen, Johan Simonsen, Sigurd Seppala, Ole Rapp, Georg Kåsen og Leonhard Seppala

Hundeutstillingen er nettopp åpnet i «Håndverkeren», og for full fart for utgående møter jeg Leonhard Seppala i døren.

— Nei, ka farken er det deg? sier han.

— Bli med meg, jeg må hjem å pakke. — Det er blitt noen drinker i forbinnelse med åpningen av utstillingen, og vil du tro det eller ikke, så tar de på synet. Skulle du ha sett slikt. En begynner nok å bli gammel.

— Han Ingstad holdt en fin tale — ja, han er en kjekk kar.

— Du kan tro jeg hadde en fin tur nordpå, og jeg fikk besøkt de fleste av mine gamle venner fra Alaska. Evensen på Skjervøy, Kjeldsberg på Kjækan og ikke å forglemme Kåsen-guttene i Burfjord.

— Og så besøkte jeg Ricarda i Badderen. Jeg var der to ganger, og første gangen jeg kom inn, satt hun ved bordet.

Goddag, sa jeg — goddag, svarte hun.

Kjenner du meg ikke igjen, Ricarda?

Hun snudde på hodet, så litt nøyere på meg.

Nei, svarte hun tvert.

At du ikke kjenner meg igjen — jeg som ga deg så mangen god klem i gamle dager.

Tøv, sa hun — du har aldri klemt meg.

Nei, nå må du se riktig nøye på meg.

Hun vurderte meg på nytt, nei, hun tok meg nok for å være emissær eller handelsreisende. Og etter den tverre minen hun satte opp, så likte hun nok hverken emissærer eller handels-

reisende. Nå fant jeg tiden inne til å gi meg til kjenne.

Jeg er han Leonhard Seppala. Å nei, Ricarda at du ikke kjenner meg igjen. Men da lyste hun opp og reiste seg i en fart.

Jo, nå kjenner jeg deg igjen. Og jeg som tok deg for å være emissær. Vi fikk oss en god latter over denne felles tanke. Velkommen skal du være. Det var riktig hyggelig at du så innom. Vil du ha ordentlig sei-mølje?

Litt etter så jeg at Ricarda og fotsønnen dro fram flagget.

Du trenger ikke heise flagg, sa jeg. Jeg hørte på turen at Kongen ikke kommer innom Badderen, da kongeskipet ville gå forbi, da tiden ble for knapp.

Det er ikke for Kongen jeg heiser flagg — det er for deg, sa Ricarda, og flagget gikk til topps.

Vi spiste sei-mølje, oppfrisket gamle minner og hadde det riktig hyggelig.

— Så synd at jeg ikke fikk treffe din far før han døde. Vi hadde mye sammen borte i Nome, både godt og ondt.

Seppala er i stadig bevegelse. Hele mannen lever med i det han forteller. Historier og pussige episoder fra et langt og beveget liv kommer om hverandre, og det blir for meget å ta med her. Men jeg skal nevne en.

— Balto het en av de to lappene Nansen hadde med seg over Grønlandsisen. Balto havnet naturligvis også i Alaska, hvor han levde høyt på sin

berømmelse. Det går utallige historier om hans meritter. En kveld var det stor internasjonal tau-trekningskonkurranse i Nome's største lokale. Nordmenn og svensker møttes her som i nesten alt ellers i finalen. Det var dødsstille i det pakkfulle lokale, og spenningen var nesten uutholdelig, da finalistene i lengere tid hadde ligget i innbitt kamp, men ikke klarte å rikke hverandre. Plutselig blir det uro på det ene galleriet og Baltos for de tilstedeværende nordmenn så kjente stemme og gebrokne norsk lyder ut over salen:

— Horra for di nårske kutter — husk på Nansen og Balto.

Det svenske laget slappet av et lite øyeblikk og ble dratt over streken. — De svenske tilskuerne ble rasende, og Balto ble ekspedert på hodet i snøskavlen utenfor lokalet. — Men hva gjorde det — Balto tjente mangen god «norsk» dram på den episoden.

Etter at Seppala har pakket en stund, sier han:

— Nei, nå må jeg til byen en tur. Jeg må innom en sølvsmedforretning, for å kjøpe en gave til min kone.

Vi går til David Andersen.

— Ja, her gikk jeg i kunstsmedlære i 1898—1900. Jeg smidde en port eller var det vindusgitter, og farken vet hvor den er blitt av.

Ferdig der, går vi innom «Palmen».

— Min kone sa at jeg måtte drikke meget bakkøl mens jeg var i Norge. Jeg holder meg for tynn, sier hun. Men her har dere jo ikke bakkøl.

— Ja, ja eksporten får gjøre nytten.

Et glass mørk eksport går ned på høykant og så avsted igjen.

— Jeg reiser i kveld gjennom Sverige, Danmark, Tyskland til Belgia, hvor jeg skal besøke min kones familie. Så går turen gjennom Frankrike til Cherbourg hvor jeg tar «Queen Elisabeth» den 1. november over Atlanteren.

— Det har vært riktig hyggelig å hilse på deg og ikke minst å g å sammen med deg, da du ikke er så meget høyere enn meg. Jeg har nå i ca. 72 år gått rundt og «sett opp til» folk, og det tar på nakken når en begynner å komme opp i årene. Lei det blir en også. — Jeg husker i Alaska, der pleide jeg i min ungdom alltid å spandere drink, når jeg traff en kar som var mindre enn meg. Og det kunne jeg godt gjøre uten å bli ruinert, for det hendte meg et sjelden.

Og så ler Leonhard Seppala hjertelig.

— Ja, takk for nå og vel møtt igjen.

*

I 50 år har Leonhard Seppala vært i U. S. A. og han har vært amerikansk borger lenge nå. Men han har også vært en meget god representant for sitt fødeland, og han har gjort Norges navn kjent der borte som få.

Norges Trekkhundforbund har valgt ham til sitt første æresmedlem, og det er bra. — Men burde ikke en St. Olavs orden her være på sin plass? Vi retter spørsmålet til rette vedkommende.

Th.

Polfareren Helmer Hanssen 80 år



Den kjente polfarer, fhv. besiktigelsesmann Helmer Hanssen i Tromsø fylte 24. september i år 80 år.

Norsk Rikskringkasting hadde et kort intervju med ham i anledning dagen, og etter stemmen å dømme er han fremdeles som en ungdom frisk. Han er sikkert like rett i ryggen, som vi

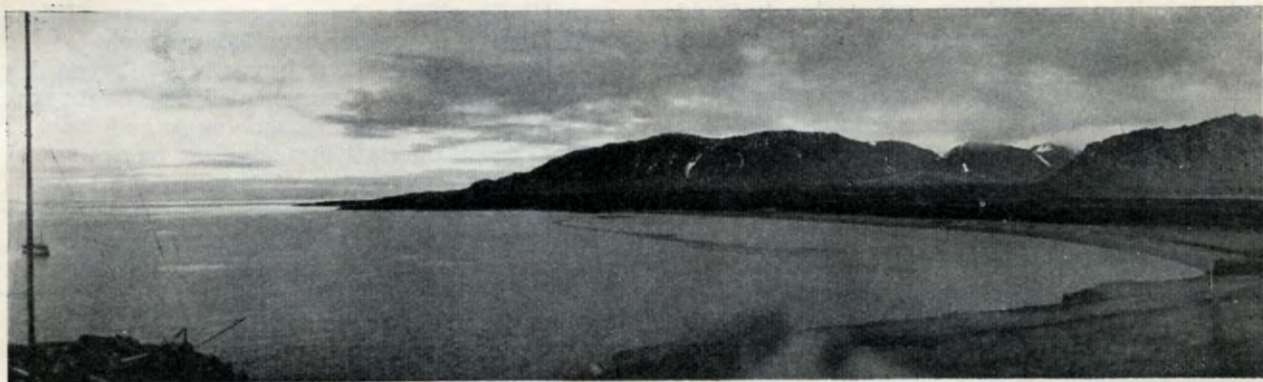
var vant til å se ham igjennom mange år, da han spaserte til og fra sitt kontor.

*

Kjære Helmer Hanssen — vi tillater oss «litt» forsinket å sende Dem våre beste ønsker for 80 års dagen, og håper at De ennå har mange og lykkelige år foran Dem.

Burde Norge ha okkupert Svalbard i 1907?

Av cand. phil. Trygve Solli Mathisen



Da Søren Zachariassen fra Tromsø sommeren 1899 førte en jaktlast kull til Norge, tenkte han kanskje ikke på at han skulle komme til å innlede en ny, interessant epoke i øygruppens historie. Men slik gikk det. Allerede året etter ble det dannet flere selskaper som ville forsøke å utnytte kullfeltene på Vest-Spitsbergen. Man hadde ingen erfaring i dette yrke, og fram for alt var det vanskelig å reise den nødvendige kapital. Nordmennene klarte ikke å dra nytte av det initiativ de hadde tatt, og det gikk ikke lenge før de beste feltene kom i hendene på utenlandske finansmenn.

Noen skipsredere i Bergen dannet i 1901 et selskap for å sette i gang drift på nordsiden av Adventfjorden, hvor ishavsskipperen Bernhard Pedersen fra Tromsø hadde okkupert et område. Et par år senere kjøpte noen engelskmenn aksjemajoriteten i foretaket, og det ble dannet et nytt selskap som fikk namnet The Spitsbergen Coal and Trading Company Ltd. Det hadde hovedkontor i Sheffield. Kullene var ikke særlig gode. Og i Moskushamn hvor anlegget lå, er det utgrunnt og vanskelig å bygge et godt lasteanlegg. Men det stod rikelig med penger til disposisjon. Og man mente at når de første begynnervansker var overvunnet, skulle det være mulig å oppnå lønnsom drift.

Kullutvinning på så nordlige breddegrader bød på mange vanskelige problemer, og det stiltes store krav til arbeiderne. Ingeniørene og formennene i The Spitsbergen Coal and Trading Company Ltd. var engelske. Men man brukte hovedsakelig norske arbeidere. Det forekom også en del svensker og finner. Det ble gjerne engasjert vante anleggsarbeidere. Mange av dem var veltrente «rallare», som ikke var mors beste barn.

I 1906 hadde både The Spitsbergen Coal and Trading Company Ltd. og det andre selskapet som drev på Svalbard, The Artic Coal Company, adskillig bråk med arbeiderne. Sommeren etter skiftet det engelske selskapet ut de fleste folkene og engasjerte nye i Norge. Kontrakten gikk ut på at de skulle ha kr. 4.50 pr. dag. Men herfra ble det trukket kr. 1.50 for kost og hus. Det ble avtalt

en bestemt spiseseddel. Arbeiderne bodde i brakker, som rommet 12—15 mann. De fikk utlevert sengklær av selskapet, men de måtte betale ullteppene selv.

De nye arbeiderne ble sendt nordover i august med dampskipet «Ivanhoe». Da de kom fram, var det streik ved anlegget. Og de måtte ligge ombord i skuta i flere dager, for det gjaldt å sørge for at de fikk minst mulig kontakt med dem som streiket. Driftslederen, en forhenværende arméoffiser, praktiserte forresten den metode å ta arbeiderne i land fra skuta og prøve dem. De som han ikke fant skikket, forsøkte han å sende tilbake med en gang. Men det var nokså vanskelig da arbeiderne nektet å returnere før den tid kontrakten lød på var utløpet. Ved anlegget var det en engelskmann som fungerte som politibetjent, han hadde i oppdrag å ta seg av de gjenstridige.

Etter årsskiftet begynte det å bli sterk misnøye med kosten. Arbeiderne klaget over at driftslederen ikke overholdt den spiseseddelen som man var blitt enig om. Det var ennå bra med rein i traktene omkring Adventfjorden, og arbeiderne fikk løfte om 50 kg. ferskt reinkjøtt enkelte dager i uken. Selv om dette ble delt på 70 personer, var det et godt tillegg til provianten. Men misnøyen blusset snart opp igjen. Og driftslederen måtte gå med på å gi stuerten fullmakt til selv å hente proviant fra lageret. Det begynte imidlertid å bli lite reinkjøtt, og driftslederen bestemte at dagsforbruket skulle settes ned til 30 kg. Det rakk til dem som kom først inn i spisebrakka, men de som kom sist fikk lite eller ingen ting. Dette skapte nesten mer forbitrelse enn om ingen hadde fått noe. I første dagene av april gikk arbeiderne til streik. Enten måtte de få bedre kost, eller så måtte kostpengene reduseres.

Etter engelsk skikk hadde driftslederen opprettet bar i messen så arbeiderne kunne få kjøpt øl og brennevin. Det skaffet ham nok en ekstraskilling, men det var farlig spill på et sted hvor det var 70 anleggsarbeidere som hadde få muligheter til adspredelse. Riktignok gikk forskriftene ut på at den som viste seg full eller var brutal, skulle nektes salg. Men det var i grunnen

det som skapte mest bråk, for når karene var kommet i god «form», likte de ikke å bli rasjonert. Og dersom noen fikk for hard mulkt for fyll, fant han gjerne sympati hos sine kolleger. Fra et sikkerhetssynspunkt var det også av vesentlig betydning at flere av arbeiderne hadde private geværer. Det var derfor ingen hyggelig situasjon driftslederen var kommet opp i.

Etter at streiken hadde vart i 14 dager, tok tredjeparten av folkene arbeidet opp igjen mot et pålegg av 50 øre om dagen. De fikk spise i egen messe, og ble holdt mest mulig adskilt fra de som streiket. I slutten av måneden da kontrabøkene skulle gjøres opp, oppsto det en fortvilet situasjon. Driftslederen nektet å gjøre opp stuertens bok, for han mente at det var hans skyld at spiseseddelen ikke ble overholdt. Nå begynte også stuerten å streike. Man fikk imidlertid ordnet det slik at de som arbeidet fikk mat. Men de som streiket, måtte klare seg så godt de kunne selv. En av de første dagene av mai stormet de streikende under middagen inn i messen til dem som arbeidet, og forlangte mat. Her oppsto det adskillig bråk og forvirring. Plutselig kom driftslederen og tre andre styrtende inn bevestnet med geværer. Det var nok ikke driftslederens mening å skyte. Han tenkte vel nærmest at folkene ville bli skremt når han opptrådte så resolutt. Men noen av karene fløy på ham og fikk tatt geværet fra ham. Og temmelig ille medfaren kom han seg ut av spisebrakkka. I de følgende dager holdt han seg mest hjemme i huset sitt, og arbeiderne fikk forsyne seg av provianten så langt den rakk.

I slutten av mai ventet man dampskipet «Ivanhoe» nordover igjen på sin første tur i sesongen. Arbeiderne truet nå driftslederen med at de skulle ta kommandoen over fartøyet og bringe ham til Norge og stille ham for retten fordi han ikke hadde betalt dem lønnen deres. Det var imidlertid et dårlig is-år, og «Ivanhoe» klarte ikke å komme fram til anlegget, men måtte ligge og vente ved iskanten. Ombord på fartøyet var selskapets to direktører, som skulle inspisere anlegget i Moskushamn. Driftslederen fikk nå sin kollega ved det amerikanske anlegg i Longyearbyen til å bringe et brev ombord i fartøyet, med opplysninger om hvordan det sto til. Direktørene returnerte straks tilbake til Tromsø. Herfra telegraferte de til den britiske sendemann i Oslo, og anmodet ham om å sørge for at det ble sendt et marinefartøy nordover. Gjennom den britiske konsul i Tromsø henvendte de seg også til den norske regjering for å få militære eller politiske hjelp til Svalbard. Men hverken den norske eller den britiske regjering var villig til å imøtekomme anmodningen. Selskapet måtte klare seg selv. Og det viste seg forresten at det ikke bød på særlig store vanskeligheter å få arbeiderne transportert hjem. Det lot seg gjøre å få spørsmålet om kontraktbrudd avgjort ved norsk domstol, da kontraktene var inngått i Norge. Annerledes stilte det seg med spørsmålet om mytteri. Da hendingen ikke hadde funnet sted på norsk territorium, og da det gjaldt en strid mellom britiske, norske og svenske undersåtter, kunne saken ikke behandles ved noen norsk rett.

Disse besynderlige begivenheter i Moskushamn førte til et ganske betydningsfullt intermesso på det politiske plan. Sommeren året før hadde det både i norske og i britiske aviser vært agitert for at Norge skulle okkupere Svalbard. Agitasjonen hadde begynt i Storbritannia. I Norge stilte mange seg meget reservert overfor tanken. Men enkelte leverte et godt forsvar for den. Det ble blant annet pekt på hvor nødvendig det var å beskytte faunaen mot rovdrift. Fangstmennene som så sin næring truet av turistene som ofte drev en hensynsløs jakt, og av kullselskapene som skjøt ned betydelige mengder rein, oppfordret myndighetene til å handle. Men hvalfangerne som fryktet for fangstforbud likesom i Norge dersom Svalbard ble okkupert, stampet imot. Grunnen til at spørsmålet om okkupasjon ble bragt på bane, var at britiske finansmenn som var interessert i bergverksdriften, ønsket å få ordnete rettsforhold og en sikker politisk status for øygruppen. Slik forholdene nå lå an, var det en risikabel sak å investere penger der nord. Nødpet fra direktørene for The Spitsbergen Coal and Trading Company gjorde spørsmålet om okkupasjon brennende aktuelt.

I det britiske utenriksdepartement så man gjerne at Norge okkuperte Svalbard. Britene selv ønsket ikke å foreta seg noe. De ville ikke engang sende nordover et marinefartøy for å gjenopprette ro og orden. En av årsakene til denne forsiktighet var ønsket om ikke å støte russerne på noen måte. Det foregikk på den tid forhandlinger om en britisk-russisk avtale. Lyktes det å få en slik i stand, kunne det føre til avspenning mellom de to stater både i den nære orient og i østen.

Under forhandlingene om en nøytralitets- og integritetstraktat mellom Norge og de ledende europeiske stormakter var det kommet fram at heller ikke Russland hadde noe imot at Norge fikk øygruppen. Uten noen foranledning fra norsk side hadde man i det russiske utenriksdepartement drøftet spørsmålet og anbefalt en slik løsning for den norske sendemann. De forente stater var også interessert i Svalbard på denne tiden på grunn av de amerikanske investeringer i bergverksindustrien. Gruvemagnaten John M. Longyear hadde allerede da satset mange millioner på anlegget på sørsiden av Adventfjorden. Det er grunn til å tro at den amerikanske regjering i likhet med den britiske og den russiske ville ha stilt seg absolutt villig til en norsk okkupasjon. Det var faktisk bare fra Sverige man kunne regne med sterk motstand. Men her ville sikkert en norsk okkupasjon av Svalbard ha virket som olje på ilden. Dønningene etter unionsoppløsningen hadde ennå ikke lagt seg. Og for tiden hersket det en sterk irritasjon i Sverige over forhandlingene om integritetstraktaten. De øvrige interesserte stater derimot ville neppe ha skapt store vanskeligheter. Alt tatt i betraktning, ser det ut til at Norge hadde den aller største mulighet for å erverve Svalbard uten noen vidtrekkende inngrep i den norske suverenitet. Men regjeringen ville av forskjellige grunner ikke benytte seg av sjansen.

The Norwegian-British-Swedish Scientific Expedition to Antarctica 1949-52

By H. U. Sverdrup, Director of The Norwegian Polar Institute



For 20—30.000 år siden var den skandinaviske halvøy dekket av veldige bremasser. Isen lå som et skjold over landet, men enkelte av de høyeste fjellpartier raget kanskje opp av breen, snøfri, mørke og golde. Ut mot havet var skjærgården skjult under isen. Over øyene lå kanskje oppsprukne iskupler, men over fjorder og sund lå milevide flate strekninger av mektig breis, som sluttet i steile vegger mot sjøen.

Slik må vi forestille oss at Norge lå gjemt under istiden, og slik ligger Dronning Maud Land skjult i dag. Denne fattige strekningen av det antarktiske fastland som Norge gjør krav på, ligger sønnenfor Atlanterhavet, mellom 45° øst Gr. og 20° vest Gr. Bare lengst mot øst stikker fjell fram nær sjøen, ellers er kysten

Some 20—30.000 years ago the Scandinavian peninsula was covered by enormous glaciers. The ice decked the country like a shield, but some of the highest mountain tops may have projected above the glacier, barren, dark and forbidding. Out toward the ocean, the coast line was hidden under the ice. Perhaps some cracked ice cups covered the «skjærgård», but over fjords and inlets lay miles and miles of glaciers, which ended in steep walls by the sea.

This is how we must imagine that Norway lay hidden during the glacial period, and this is how Queen Maud Land lies hidden today. This barren tract of the Antarctic continent which Norway lays claim to, lies south of the Atlantic Ocean, between 45° E and 20° W. Rocky mountains project only in the most eastern part, otherwise the

coast is not a border line between land and sea but a border line between glacier and sea, and most frequently the glacier ends in a precipitous wall, the «barrier», which is 100—150 feet high or higher. This «coast line» is neither fixed nor unchangeable. Over large stretches it is afloat and moves slowly up and down with the tide. In many places it is constantly pushed forward, big ice-bergs are broken off and carried away by wind and current, but in other parts it lies quietly for years. About a hundred miles inland from this «coast» the white monotony is broken by black, naked mountain ranges with tops up to 12-13,000 feet high, and south of these the glacier rises slowly to the plateau of Haakon VII' Vidde, where Roald Amundsen planted the Norwegian flag on December 14, 1911.





«Norsel» of Tromsø

«Kysten» av Dronning Maud Land og endel av fjellene lenger inne er blitt sett og kartlagt på de ekspedisjoner som Lars Christensen sendte ut i årene 1929 til 1938. Navnene Riiser-Larsen, Lützow-Holm, Nils Larsen og Viggo Widerøe er knyttet til de oppdagelser som ble gjort på disse ekspedisjoner. Fjellstrekninger inne i landet er blitt fotografert av den tyske «Schwabenland»-ekspedisjonen i 1939 og av den store amerikanske ekspedisjon i 1946—47, men ingen har satt fot på disse fjellene. På et par steder har Riiser-Larsen og Lützow-Holm og noen av flyverne på «Schwabenland»-ekspedisjonen gått «i land» på kysten fra fly, men inntil for noen måneder siden hadde ikke et fartøy nådd helt inn til isveggen, og ikke et menneske hadde tilbragt et døgn, enn si uker og måneder på denne ugjestmilde iskysten.

Fredag 10. februar 1950 var en merkedag. Den dagen ble transportfartøyet for den Norsk-britisk-svenske vitenskapelige ekspedisjonen til Antarktis, selfangeren «Norsel» av Tromsø, fartøyet til selve iskanten — med 400 meter vann under kjølen — og den dagen begynte lossingen av hus, utstyr og proviant, ledet av John Giæver, for de 15 mann som nå bebor Dronning Maud Land og skal tilbringe to lange år der sørpå. Et

The «coast» of Queen Maud Land and some of the mountains farther inland have been seen and mapped by the expeditions which Lars Christensen sent out during the years 1920 to 1938. The names of Riiser-Larsen, Lützow-Holm, Nils Larsen and Viggo Widerøe are connected with the discoveries made on these expeditions. Inland mountain ranges have been photographed by the German «Schwabenland» expedition in 1939 and by the large American expedition in 1946—47, but no human being has put his foot on these mountains. In a couple of places Riiser-Larsen and Lützow-Holm and some of the aviators of the «Schwabenland» expedition have landed on the coast from planes, but up to a few months ago not a single vessel had succeeded in reaching the ice barrier and not a single man had passed a day, far less weeks and months on this forbidding coast.

Friday February 10, 1950 was a red letter day. On this day the «Norsel» of Tromsø, the transport vessel of the Norwegian-British-Swedish scientific expedition to Antarctica was moored to the very ice barrier — with 200 fathoms of water below her keel — and on that day, under the leadership of John Giæver, began the unloading of houses, equipment and stores for the 15 men who are now living in Queen Maud Land and who

bilde av «Norsel», der skuten ligger, liten men tettbygget, like innunder isvegger som hever seg høyt over mastetoppen, gir det samme inntrykk av menneskets freidighet og vilje og evne til å trosse elementene, som de gamle kobberstikk som viser Sir James Ross' to små skuter, «Erebus» og «Terror», mellom tårnhøye isfjell i Rosshavet.

Da kaptein Guttorm Jakobsen forsiktig lot «Norsel» klappe inn til iskanten i Norselbukta på ca. 71° syd bredde og 11° vest lengde, nådde den første internasjonale ekspedisjon til Antarktis sitt første mål: ekspedisjonen hadde funnet et sted hvor det store utstyret lett kunde losses, og innenfor losseplassen strakte seg flat, flytende breis — shelf-is som den kalles av fagfolk — milevis innover. Stedet så trygt ut, for i sørvest lå som før den iskuppelen som Riiser-Larsen i 1930 hadde døpt Kapp Norvegia, og i øst steg et annet høydedrag til 250 meter over havet. Både dette høydedraget og Kapp Norvegia ligger nok på fjell, som vil vise seg som øyer hvis det en gang blir slutt på istiden i Antarktis, og disse fastliggende ismassene later til å holde den flate shelf-isen innenfor på plass. Ingen sprekker tyder på fare for at stykker skal brekke av og føres til havs.

Foran den første seier som ble vunnet den 10 februar, lå der lange forberedelser og noen spennende uker. Den svenske geograf og breforsker, professor Hans W:son Ahlmann, hadde allerede vinteren 1945—46 framsatt tanken om en felles norsk-britisk-svensk vitenskapelig ekspedisjon til Dronning Maud Land. Gjennom mange år hadde Ahlmann undersøkt breene i Sverige og Norge, og på Svalbard, Island og Grønland. Fotografiene fra Dronning Maud Land, tatt på «Schwabenland»-ekspedisjonen, ga ham ideen til en ferd sørover. De viste breformer som vakte bre-mannen Ahlmanns begeistring, de åpnet utsyn over et vitenskapelig Eldorado, muligheter for å kaste lys over den lengst tilbakelagte istid på våre bredder og muligheter for å undersøke om breene i Antarktis er på rask retrett, slik som tilfelle er med våre. Siden Dronning Maud Land tilhører Norge, burde en ekspedisjon hit seile under norsk flagg, og siden England i senere år har utfoldet stor aktivitet i den vitenskapelige utforskning sørpå, syntes det naturlig å søke samarbeid også på det hold.

Planen ble møtt med interesse både i Norge og i Storbritannia, men først våren 1948 tok den fast form. Etter intense forberedelser i halvannet år gikk så «Norsel» fra Oslo den 17 november 1949, etter å ha tatt ombord utstyr fra Sverige i Göteborg. I London ble der tatt ombord mer utstyr og to små britiske Auster-fly med et mannskap på fem mann fra Royal Air Force. Etter anløp av Kappstaden måtte «Norsel» oppsøke det flytende kokeri «Thorshøvdi» for å ta

are to remain there for two long years. A picture of the «Norsel», showing the vessel lying, small but compact, right under ice walls far taller than her mast tops, gives the same impression of man's courage, will and power to conquer the elements as the old prints depicting Sir James Ross' two small vessels, the «Erebus» and the «Terror» between mountainous icebergs in the Ross Sea.

When Captain Guttorm Jacobsen cautiously let the «Norsel» move up to the ice barrier in the Norsel Bay at about latitude 71° S and longitude 11° W, the first international expedition to Antarctica had reached its first goal — they had found a place where the extensive equipment could be easily unloaded and where beyond the loading place, flat, floating glacier ice — shelf-ice as it is called by experts — stretched ahead for miles. The place looked safe, as in southwest lay as before the ice cap which Riiser-Larsen in 1930 had baptized Cape Norvegia, and in the east another elevation rose about 800 feet above sea level. Both of these plateaux must be resting on rock which may prove to be islands if the glacial period of Antarctica comes to an end, and these firm masses of ice seem to keep the flat shelf-ice inside in place. There are no crevices to indicate any danger that pieces of ice will be broken off and carried out to sea.

Before the first victory which was won on February 10, lay a long period of preparations and some very exciting weeks. The Swedish geographer and glaciologist, Professor Hans W:son Ahlmann, had already in the winter of 1945—46 suggested a combined Norwegian-British-Swedish scientific expedition to Queen Maud Land. For many years Professor Ahlmann had investigated the glaciers in Sweden and Norway and on Svalbard, Iceland and Greenland. Photographs of Queen Maud Land, taken by the «Schwabenland» expedition, gave him the idea of an expedition southward. These photos showed glacier forms which awakened his enthusiasm, they opened up prospects of a scientific Eldorado, possibilities of throwing light on the long ago glacial period of our own latitudes, and possibilities for finding out whether the glaciers in Antarctica are retreating rapidly, as is the case with ours. As Queen Maud Land belongs to Norway, such an expedition ought to sail under the Norwegian flag, and as England during later years has shown great activity in the scientific exploration of the Antarctica regions, it seemed natural to look for cooperations from that source.

The plan met with interest both in Norway and Great Britain, but did not take definite form until the spring of 1948. After intensive preparations for a year and a half, the «Norsel» left Oslo on November 17, 1949, after first having taken aboard equipment from Sweden in Gothenburg. In London more equipment and two small British Auster planes with a crew of 5 men from Royal Air Force were taken aboard. After calling at Capetown, «Norsel» had to meet the whaling fac-

med 43 hunder, tre weaseler og endel annet utstyr som var bragt sørover ved imøtekomsten fra A/S Thor Dahl, Sandefjord. Da «Norsel» forlot «Thorshøvdi», telegraferte Giæver hjem at nå var skuten «fullastet for fjerde gang» — og det er fremdeles uforståelig at det lyktes å få alt som trengtes for to års overvint-ring og de to flyene stuert ombord. Dekkslasten som omfattet alt fra fly til hunder og mengder av hvalkjøtt til hundemat, var uhyggelig stor, men heldigvis unngikk «Norsel» uvær på veien videre mot isen.

Det vitenskapelige utstyr var meget omfattende og tildels både tungt og ruvende. Arbeidet skulle omfatte meteorologiske undersøkelser, bl. a. med ballonger for å få rede på temperatur- og vindforhold opp til høyder av 15-20.000 meter, breundersøkelser med borer som krevde et stort og tungt maskineri og seismiske bestemmelser av brettekkelsen, geologiske arbeider, topografiske målinger, sørlysobservasjoner og magnetiske iakttagelser. Sverige skulle ha ansvaret for breundersøkelsene, Storbritannia for de geologiske arbeider og Norge for de øvrige arbeider.

Planen var å søke å komme gjennom drivisbeltet utenfor barrièren og å finne et sted hvor

tory-ship «Thorshøvdi» in order to take aboard 43 dogs, 3 weasels and some other equipment which had been brought south by the help of A/S Thor Dahl, Sandefjord. When «Norsel» left «Thorshøvdi», Giæver telegraphed home that the vessel was now «fully loaded for the fourth time», — and it is still impossible to understand how they succeeded in stowing onboard all the equipment need for a two years' stay, in addition to the two planes. The deck cargo which included everything from aeroplanes to dogs and enormous quantities of whale meat for dog food, was dangerously large, but the «Norsel» fortunately escaped bad weather on the further journey to the ice.

The scientific equipment was very comprehensive and in part both heavy and bulky. The work was to include meteorological observations, also with balloons in order to find out temperatures and wind conditions up to heights of 50—60.000 feet, glacier examinations with borings which called for big and heavy drilling machines, seismic determination of the thickness of the glaciers, geological and topographical surveys, «Southern» lights and magnetic observations. Sweden was to be responsible for the glacier examination, Great Britain for the geological work and Norway for the rest of the work to be done.

The plan was to try to get through the belt of driftice outside the barrier and to find a place



alt utstyr kunne losses, og hvor man mente å kunne legge en vinterstasjon uten fare for at shelf-isen skulle brette av og føre hele partiet til havs. Det ville bli flygruppens oppgave å finne veg gjennom drivisen, undersøke mulighetene for «landsetning» og endelig å rekognosere strøkene innenfor det sted som ble valgt, for å skaffe overvintringspartiet begrep om muligheten for reiser med weaseler og hundesleder.

Da planene ble lagt, hadde vi festet oss ved at etter det lille vi visste om forholdene, var det mest sannsynlig at man kunne komme gjennom drivisen på omkring 11° vest, og at et sted for overvintringen kunne finnes i nærheten av Kapp Norvegia, som Riiser-Larsen hadde sett i 1930. Imidlertid ønsket både breforskerne og geologene å slå seg ned lenger østpå, for da ville de få kortere reiser til de mest interessante fjellstrøkene. Da «Norsel» forlot «Thorshøvd» sønnenfor Syd Georgia, ble kursen derfor satt omkring 5 grader øst, og noen spennende uker begynte.

Ved 5 grader øst kom «Norsel» inn til en avstand av knapt 50 n. mil fra barriøren, men innenfor lå isen tett. Etter en ukes ventetid, som gjorde alle ombord mer og mer nervøse, for høsten nærmet seg fort, bestemte Giæver seg til å gå vestover og prøve lykken der. En rekognosering med fly viste råker som førte sør- over, og fredag 3 februar var Kapp Norvegia i sikte. Det første målet var nådd, isbarriøren lå foran. Men overalt var den avskrekkelige og avvisende med sine 40—50 meter loddrette vegger. Noen få steder fantes skråninger ned mot havet, men innenfor disse var breen så oppsprukket at stykker når som helst kunne drive av.

I en uke så det trøstesløst ut. Været ble verre, lave skyer og skodde hindret bruken av flyene, og temperaturen sank til 5—6 og videre til 8—10 kuldegrader. Det var tydelig at den antarktiske vinter stod for døren, og at den kunne ventes tidlig det året. Stemningen ombord i «Norsel» var ikke høy, men plutselig slo den om: været lettet, og flyverne fant en liten bukt, Norselbukta, som den nå heter, med ideell losseplass, og innenfor bukten strakte shelf-isen seg milevidt innover, flat og sprekkefri. Dette var 10 februar, den store merkedagen i ekspedisjonens historie.

På fem døgn ble «Norsel» losset, men ble så liggende fem døgn til forat mannskapet kunne hjelpe til med å sette opp husene. Vinterstasjonen ble døpt Maudheim. Der ble arbeidet døgnet rundt, og på utrolig kort tid ble der brakt orden i kaos. Midt under arbeidet løste flyverne sin tredje oppgave: de fløy inn til fjellene i sør og tok overvintrerne opp på korte turer, slik at de kunde få se litt av sine omgivelser. Flygerne utførte et ypperlig arbeid, og uten flyene var foretagendet ikke lyktes; uten disse hadde det ikke

where all the equipment could be unloaded and where it was thought safe to lay a winter base without fearing that the shelf-ice might break off and carry the whole station out to sea. It would be the task of the aviation to find a way through the drift-ice, examine the possibilities for landing and finally to reconnoitre the tracts beyond the site which had been chosen, in order to let the overwintering party know the possibilities for trips with weasels and dog sleds.

When the plans were made originally, we had calculated from what little we knew about conditions, that the most likely place to get through the drift-ice would be at about 11° W. Gr. and that a place for wintering could be found in the vicinity of Cape Norvegia, which Riiser-Larsen had discovered in 1930. Meanwhile, however both the glaciologists and the geologists wanted to settle farther east, where they would have shorter trips to the more interesting mountain ranges. When «Norsel» left «Thorshøvd» south of South Georgia, the course was therefore laid for about 5° E. Gr., and some exciting weeks followed.

At 5° E. Gr. the «Norsel» came within 50 n. miles of the barrier, but beyond the ice was packed tight. After a week's waiting, which made everybody onboard more and more nervous, as the fall was getting near rapidly, Giæver decided to go west and try their luck there. A reconnoitering flying trip showed lanes leading south, and on Friday February 3, Cape Norvegia was sighted. The first goal had been reached, the ice barrier lay ahead. But it was everywhere terrifying and repellant, with its perpendicular walls 130—160 feet high. In a few places there were stretches sloping down toward the sea, but beyond these the glacier was so crevassed that pieces might drift off any time.

For one week the situation looked hopeless. The weather got worse, low clouds and fog prevented the use of planes, and the temperature sank to 5-6° C and still on to 8-10° C below freezing. It was plain that the antarctic winter was getting close and that it could be expected early that year. The spirit onboard the «Norsel» was low, but suddenly the luck turned, - the weather cleared and the aviators found a little bay, the Norsel Bay as it is now called, with an ideal landing place, and beyond the bay the shelf-ice stretched out for miles, flat and free of crevices. This was on February 10, the big red letter day in the history of the expedition.

In five days the «Norsel» was unloaded, but she stayed on for five days more so that the crews might help put up the houses. The winter base was called Maudheim. The men worked day and night and in an unbelievable short span of time order came out of chaos. Right in the middle of this work the aviators solved their third task: They flew to the mountains in the south and took members of the wintering party along on short trips, so that they could see a little of their surroundings. The aviators did ex-

vært mulig å finne veg gjennom drivisen eller finne et trygt sted for overvintringen.

Mens «Norsel» lå ved barrièren, var været stille og kaldt, med temperaturer ned til minus 15 grader. Det stille været var fordelaktig for husbyggingen og for flygingene, men det holdt på å føre til en katastrofe for «Norsel». Da «Norsel» forlot barrièren den 20 februar, kunne den sette kurs rett nordover i fordelt is, men omkring 80 n. mil utenfor møtte den tett drivis. I det stille været var isen ikke blitt fordelt, og samtidig hadde det vært så kaldt at mellom de gamle flakene var nyisen frosset 1 til 2 fot tykk.

Ved middagstid 24 februar, etter fire døgn, hadde «Norsel» bare avansert 10 n. mil gjennom isen, og hadde sannsynligvis enda et isbelte på 100 n. mil foran seg for å nå åpent vann. Det så ikke lyst ut, for ombord var der 23 mann og for lite proviant til å greie en overvintring i isen. Men kaptein Guttorm Jakobsen ga seg ikke så lett. Dynamitt hadde han med — til bruk under selfangsten på New Foundland — og den kom vel med. Ladning etter ladning ble fyrt av, og «Norsel»s 1200 hestekrefter tvang skuta fram. Om kvelden søndag 26. februar kom et telegram: «Nådd åpent vann søndag middag etter å ha forsert 100 mil is med dynamitt og bauing. Jakobsen». Roret var skadet, men «Norsel» nådde Kappstaden uten hjelp.

Ved Maudheim var ekspedisjonen travelt oppatt med å forberede seg for vinteren og sette de mange serier av observasjoner i gang. Den endelige sammensetning var blitt: 6 norske, 5 britiske og 4 svenske deltagere.

Norske:

John Giæver, vintersjef
Nils Jørgen Schumacher, meteorolog
Egil Rogstad, radiosjef
Nils Roer, topograf
Peter Melleby, hundeeksper
John Snarby, kokk

Britiske:

A. F. Roots, geolog
Alan Reece, geologisk assistent
C. W. M. Swithinbank, glasiologisk assistent
Gordon de Q. Robin, fysiker og radareksper
L. Quar, radiotelegrafist

Svenske :

Gösta H. Liljequist, meteorolog
Valter Schytt, glasiolog
Ove Wilson, lege
Bertil Ekström, mekaniker og weaselkjører

Det er for tidlig å søke å skildre hvorledes den første vinteren er forløpet. Den skildringen må henstå til vi kan få den utførlig fra Giæver. Imidlertid har vi hatt så pass hyppige meldin-

ellent work, and without the planes the undertaking could not have succeeded as it would have been impossible to find a way through the drift-ice and a safe place for wintering.

While «Norsel» was lying at the barrier, the weather was quiet and cold with temperatures down to 15°C below freezing. To good weather was favorable for house building and for flying, but it nearly led to a catastrophe for «Norsel». When the vessel left the barrier on February 20, she could set her course straight north through loose ice, but about 80 nautical miles outside she met tightly packed driftice. In the quiet weather the ice had not been dispersed and at the same time it had been so cold that new ice between the old floes had frozen 1 to 2 feet thick.

At noon on Februar 24, after four days, the «Norsel» had advanced only 10 n. miles through the ice and had probably still an ice belt of about 100 n. miles ahead before reaching open water. This was not encouraging, as there were 23 men onboard and not enough stores to carry them through a winter in the ice. But Captain Guttorm Jacobsen did not give up easily. He had dynamite along, to be used for seal hunting on New Foundland — and this saved the situation. Charge after charge was fired, and «Norsel»s 1200 horsepowers forced the vessel on. Sunday evening, February 26, there came a telegram: — «Reached open water Sunday noon after having forced 100 miles of ice with dynamite and tackling. Jacobsen». — The rudder had been damaged but «Norsel» reached Capetown without help.

At Maudheim the expedition was busy preparing for the winter and getting ready to start with the many series of observations. The final combination of the expedition had resulted in: 6 Norwegian, 5 British and 4 Swedish members.

Norwegian :

John Giæver, leader
Nils Jørgen Schumacher, meteorologist
Egil Rogstad, radiochief
Nils Roer, surveyor
Peter Mellebye, dogdriver
John Snarby, cook.

British :

A. F. Roots, geologist
Alan Reece, assistant geologist
C. W. M. Swithinbank, assistant glaciologist
Gordon de Q. Robin, physicist and rader expert
L. Quar, radio telegraphist.

Swedish :

Gösta H. Liljequist, meteorologist
Valter Schytt, glaciologist
Ove Wilson, physician
Bertil Ekström, mechanic and weasel driver.

It is too early to try to describe how the first winter was passed. This will have to wait until we receive the first complete story from Giæver. We have had such frequent messages over the



«Maudheim»

ger over Bergen Radio at vi kan danne oss et bilde av Maudheims omgivelser og av vinter- været.

Maudheim ligger på breis som flyter, men den er omkring 200 meter tykk. Det er forresten ikke riktig å snakke om breis, for nesten helt tilbunns består breen av sammenpakket kornsnø. Omkring 30 km. sør for Maudheim ligger breen på fast fjell, og derpå stiger den langsomt mot innlandet. Men karene skal reise langt før de får se fjell stikke opp av breen, omgivelsene er hvite. De er enda mer ensformige enn drivisen i Polhavet, for der åpnes råker på alle årstider, og de snødekkede flatene brytes rett som det er av svart vann, men omkring Maudheim finnes bare den ensformige hvite ørkenen. I nord har de allikevel ofte sett svart vannhimmel, for selv midtvinters er havisen utenfor barrieren blitt brutt opp av stormen.

Vi hadde ventet at vinteren var blitt streng, kanskje med temperaturer ned til 50—60 kuldegrader. De lave temperaturene i februar tydet på dette, og erfaringer fra overvintringer på tilsvarende bredder i Antarktis tydet på det samme. Vinteren har imidlertid ikke vært så ille, for minimumstemperaturen har vært $\div$ 46 gra-

Bergen radio however, that we have formed a picture of Maudheim's surroundings and the winter weather.

Maudheim is situated on glacier ice, which is afloat but about 650 feet thick. It is not quite correct to call it glacier ice, however, because the glacier consists of tightly packed fine snow almost to the bottom. About 20 miles south of Maudheim the glacier rests on firm rock, from where it rises slowly toward the inland. But the men have to travel far before they see naked rock pushing up through the glacier, the surroundings are white. They are still more monotonous than the drift ice in the Polar Sea, because there leads in the ice open up at all seasons and the snow covered plains are frequently broken by black water, while around Maudheim only the monotonous white desert is to be seen. In the north, however, they have often seen a black water sky, as even in midwinter the sea ice outside the barrier is broken up by storms.

We had expected the winter to be hard, perhaps with temperatures down to 50—60° C below freezing. The low temperatures in February would seem to indicate this, and experiences from winterings in Antarctica in corresponding latitudes also indicated the same thing. The winter has not been so bad, however, as the low-

der, og i den kaldeste måneden, august, var middeltemperaturen bare så vidt under -30° . Stort sett svarer vintertemperaturen til den man har observert på samme bredde på nordkysten av Øst-Sibir, men klimaet på Dronning Maud Land er allikevel meget hardere, for vindstyrkene er så meget større. I timemiddel har vindstyrken vært oppe i 30 sekundmeter, men på Sibir-kysten når den meget sjelden så høyt som til 20 sekundmeter. Med en middelvindstyrke på 30 sekundmeter går hastigheten opp til 50 sekundmeter i kastene, og i slik vind er det ikke en gang mulig å krype mot vinden, noe som et par av deltagerne har fått erfare.

Til tross for kulde og storm har Maudheim-karene hatt det lunt og varmt innendørs. De svenskbygde husene har helt ut svart til forventningene, selv om brenselforbruket var for stort før man hadde lært å fyre økonomisk. Noen av arbeidsrommene har nok vært lune, men temmelig kalde, fordi disse er blitt laget ved at man gravde seg ned i bresnøen, hvor temperaturen har vært omkring 20 kuldegrader. Ved de lave temperaturene har det vært vanskelig å framstille vannstoffgass til fylling av de store meteorologiske ballongene, men selv disse vanskeligheter er blitt overvunnet, så etter midten av mai er ballongene blitt oppsatt regelmessig både i stille og storm.

Dette og alt annet planlagt vitenskapelig arbeid er gått etter programmet, bortsett fra at det har vært nødvendig å sløyfe noen mindre poster på grunn av manglende arbeidshjelp. For å bedre situasjonen til neste år vil en 16. mann bli med «Norsel» sørover i november, en australsk fysiker, John Ellis Jelbart. Han deltar etter uttrykkelig anmodning fra Australia, som har planer om å legge en stasjon innenfor den australske sektor av Antarktis, og som derfor ønsker å skaffe noen av sine folk erfaring fra en overvintring på fastlandet.

Når dette skrives, er reisene innover mot fjellene begynt. Det vil bli spennende å følge de beretninger som kommer, for reisene vil føre innover helt ukjente strøk. Og når disse reiser er avsluttet, står der ennå en vinter for døren før ekspedisjonen vender hjem.

est temperature has been -46° C, and during the coldest month, August, the mean temperature was just a little under -30° C. This corresponds roughly to the winter temperatures observed at the same latitude on the north coast of eastern Siberia, but just the same the climate in Queen Maud Land is much harder as the wind force is so much greater. Hourly mean wind velocities up in 30 m/sec., have been recorded, but on the coast of Siberia it very seldom comes as high as 20 m/sec. With a mean wind velocity of 30 m/sec., the velocity goes up to 50 m/sec. in the gusts, and in such a wind it is not even possible to crawl against the wind, something which a couple of the members have experienced for themselves.

In spite of cold and storm the Maudheim dwellers have been snug and warm indoors. The Swedish built houses have fulfilled all expectations, even if fuel consumption was too large until they had learned to heat up economically. Some of the workroom have been cold, as they were made by digging down into the glacier, where the temperature has been around -20° C. At the low temperatures it has been difficult to produce hydrogen gas for the filling of the big meteorological balloons, but even this difficulty has been overcome, and after the middle of May these balloons have been sent up regularly both in calm and stormy weather.

This and all the other planned, scientific work has been carried out according to the program, with the exception that some smaller tasks have had to be dropped owing to lack of man power. In order to better the situation next year, a 16th man will come down with «Norsel» in November, an Australian physicist, Mr. John Ellis Jelbart. He will participate at the express request of Australia, who plans to erect a station within the Australian sector of Antarctica, and who therefore wishes to have some of their men get practical experience from a wintering on the mainland.

At the moment of writing, the trips inland toward the mountains have begun. It will be interesting to follow the reports which are coming, as the trips will be made through totally unknown territory. And when these trips have been finished, still another winter awaits the members of the expedition before they can return home.

Oversikt over Norges fiskerier i de nordlige farvann i 1950



Navnet Grønland har en egen klang i Norge, fordi det er en gammel norsk besittelse, som ble oppdaget og kolonisert fra Norge for mere enn 1000 år siden. Det var, i middelalderen, en av perlene i den norske krone. I dag er landet under dansk administrasjon, men det er en annen historie, og det forhindrer ikke at nordmennene fremdeles har betydelige næringsinteresser der.

Siden i fjor har Grønland fått en økt betydning for norsk fiskerinæring i og med at nordmennene da fikk anledning til å bygge ut en base i land — i Færingehavn på Vest-Grønland. Det er en havn i fjorden Kangerdlourssoseq — «den lille fjord». Denne begivenhet blir tillagt en overordentlig stor betydning i Norge; hvor stor, vil man finne uttrykk for i den nyttårs-enquete, som bladet «Fiskaren» — Norges Fiskerilags organ — bragte i sitt nr. for 5. januar 1950. Bladet hadde rettet følgende spørsmål til en rekke framtrepende menn i norsk fiskerinæring: «Hva mener De var den viktigste begivenhet innen norsk fiskerinæring i året som svant?» Den norske fiskeriminister, statsråd Carlsen, pekte i sitt svar på sildefiskernes imponerende innsats. Dernest var etter fiskeriministerens oppfatning den viktigste begivenhet i året «at norske Grønlandsfiskere etter mange års stopp atter kom i gang og gav etter forholdene et utmerket resultat til ære såvel for den enkelte fisker som for ledelsen.»

Ekspedisjonssjef Sellæg i Fiskeridepartementet gikk et skritt videre og satte Grønlandsfisket opp som den største begivenhet: «Den viktigste begivenhet i norsk fiskerinæring i året som gikk antar jeg var den omstendighet, at det takket være det samarbeide, som er blitt etablert mellom A/L Utrustning, Alesund, og et dansk selskap, var mulig å ta opp fisket ved Vest-Grønland i stor målestokk også for mindre norske far-koster.»

Torskefiske med line er den viktigste drift på Vest-Grønland. Det ga i 1949 et utbytte på 5.700 tonn saltfisk — tilsvarende 8—9.000 tonn råfisk. Mengden er ikke overveldende i et land, som i årsgjennomsnitt fisker 150.000 tonn torsk i de nærmeste kystfarvann. Men det var en lovende begynnelse. Grønlandsfisket har dessuten en særlig betydning fordi det foregår i en årstid — mai—september — da det er vanskelig å finne annen lønnsom drift for fiskefartøyer av «Grønlands-typen», d. v. s. båter av størrelse omkring 100 fot. De kvanta som bringes hjem, er også et verdifullt tilskudd til de øvrige torskefiskerier, særlig for klippfiskproduksjonen. All torsk som fanges av norske fiskere på Grønland, blir saltet og ført hjem som saltfisk for videre tilvirkning til klippfisk. Da den fisk som fiskes på norskekysten i stadig stigende utstrekning blir omsatt i fersk og frossen tilstand, har det i etter-

krigsårene vært en viss mangel på råstoff i klippfisknæringen. Her kommer nå Grønlandstorsken inn som en viktig faktor.

De gode erfaringer i 1949 førte til økt deltakelse i 1950. I alt deltok ca. 40 båter, hvorav 25 fra Sunnmøre og 8 fra Nord-Norge. Seks av båtene fisket for regning av et dansk selskap som førte fangsten direkte til Danmark. Den samlede besetning var ca. 1000 mann.

Gjennom hele sesongen, som varte fra juni til ut september, ble det meldt om godt fiske, og etter de hittil foreliggende, foreløbige kvantumsoppgaver og beregninger, kan den samlede fangst anslåes til ca. 10.000 tonn salttorsk, noe nær det dobbelte av fjorårets. Fiskens kvalitet var meget god. Fisken var gjennomgående større enn i 1949, noe jevnere og med bra leverholdighet og fettprosent. Prisen var av Prisdirektoratet fastgått til 94 øre pr. kg. for saltmoden fullmåls fisk levert til transportfartøy på Vest-Grønland. Levert på Møre — av fartøyer som fører sin egen last hjem etter sesongens slutt — var prisen kr. 1.05 pr. kg. Den samlede førstehandsverdi blir da i nærheten av 10 millioner kroner. Hertil kommer verdien av lever. Den enkelte mannslott ligger antagelig omkring kr. 5000.—.

Ved siden av torskefisket drives det også et ikke ubetydelig kveitefiske med line på Vest-Grønland. Der foreligger ikke sikre oppgaver over utbyttet av dette fiske i 1950.

Parallelt med fisket har man fortsatt å bygge ut landstasjonen i Færingehavn, som ble påbegynt i 1949. I 1949 var det bygget en mindre kai, som ble tatt av isen om vinteren, et tre-etasjes laftet tømmerhus med plass for butikk og soverum og spisesal for folkene i land, et trandamperi, et reparasjonsverksted og seks mindre oljetanker. Samtidig ble det lagt vannledning for ferskvann til fiskebåtene. I 1950 er stasjonen blitt betydelig utvidet: Det er bygd to brakker med soverum for 70 mann, saltlager og ny solid kai. Videre er det oppført et prektig samfunnshus, som står til rådighet for fiskerne når de er i land. — Grønlandsfisket er et slitsomt fiske. Båtene ligger i drift på havet 2 a 3 uker i trekk. I denne tid er det liten anledning til hvile, og — selvfølgelig — ingen adspredelser. Det gir et visst inntrykk av livet ombord, at fiskernes organisasjon har funnet det nødvendig å få tariffestet en hviletid på 6 sammenhengende timer i døgnet, og i helget 18 timer. Under slike forhold er det nødvendig at det gjøres noe for fiskerne, når de er i land. Samfunnshuset er her av stor betydning. Det er også bestemt at en liten del av fangstens verdi skal avsettes til bruk for et organisert velferdsarbeid for fiskerne.

Fiskeristasjonen er nå utbygd slik at den kan betjene et enda større fiske enn det vi hadde i 1950. Samtidig planlegges det nye ting, således et fryseri for oppbevaring av agn og proviant. Hittil har det vært nødvendig å ha et eget fryseriskip liggende der hele sesongen. I 1951 blir det også muligens sendt oppover en norsk lege.

Det norske vest-grønlandsfiske med fast landstasjon er ennå i sin første begynnelse. Det er

mulig at det kan få langt større dimensjoner enn det har i dag. Fiskeforekomstene er rike. Viten-skapen har fastslått at Grønlands-torsken er av samme stamme som den islandske. Ved omfattende merking av fisk er det påvist at denne torsk gyter om vinteren ved Island og om sommeren foretar en næringsvandring til Grønland. Som følge av en temperaturstigning i Grønlandsvannet er imidlertid torsken i de senere år begynt å gyte på bankene ved Vest-Grønland. Gyte-plassene er kartlagt og dekker en kyststrekning på mere enn 500 km. Faren for utfisking er visstnok ikke stor, men en forandring i sjøens temperatur — en mulighet man ikke kan utelukke — kan forverre livsvilkårene for den grønlandske torskestamme. De hittil beste årganger av Grønlandstorsk er av 1942 og 1945, det er dem man særlig har fisket på i fjor og i år. Årgangen 1947 regnes for å være enda større enn disse to. Den vil gjøre seg gjeldende i fisket fra og med 1952, og man regner derfor med gode utsikter framover.

Med hensyn til redskapsbruken er det som nevnt linefisket som er det viktigste. I 1950 var det også noen norske trålere på feltet, og det er forhåpninger om at partrålen vil vise seg hensiktsmessig i dette farvann.

Det var et forlis under Grønlandsfisket i 1950. M/K «Rusken» av Fillan, Nord-Trøndelag, en båt på ca. 100 fot, forliste på hjemvegen til Norge. Fartøyet var blant de siste i Grønlands-konvoien. Under et uvær, som brøt løs, er båten sannsynligvis brukt ned av sjøen. En annen Grønlandsfarer «Pluton» berget besetningen på 15 mann. «Rusken» var assurert for kr. 200.000,—, men verdien anslåes til kr. 300.000,—, hvortil kommer verdien av en saltfisklast på 70-80 tonn.

Sildefisket ved Island.

Det norske sildefiske ved Island i 1950 ga et meget magert utbytte og må ansees som et av de dårligste vi i det hele tatt har opplevd. Mens utbyttet i 1949 var 223.000 tønner, ble 1950 års fangst til 96.000 tønner.

Det var i 1950 lite sild, dårlig vær og 10—15 pst. mindre deltakelse enn i 1949. Den mindre deltakelse skyldtes forskjellige omstendigheter, hvorav særlig kan nevnes: økt utrusting til torskefiske ved Vest-Grønland, den utvidede islandske fiskerigrense og fjorårets dårlige erfaringer med hensyn til sildens kvalitet.

Fisket varte fra omkring midten av juli til midten av september, og meldingene fra fartøyene var hele tiden mistrøstige — dårlig vær og lite sild. Det ble fisket både på nordkysten og på østkysten. De beste fangstmeldinger kom fra snurpere på østkysten, i området mellom Langanes og Seydisfjord.

Det endelige oppgjør for Islandsfisket var en samlet fangst på 96.405 tønner, hvorav skarpsaltet med hode 1.577, skarpsaltet hodekappet 47.664, matjes med hode 643, hodekappet 2.032, krydret 31.494, sukkersaltet 11.824, annerledes behandlet 1.171 tønner. Der deltok 211 fartøyer med 223.000

tønner. 166 fartøyer drev med garn, 39 med snurpenot og 6 med begge deler.

Mens således utbyttet av årets fiske var slett, ble det i 1950 gjort viktige iakttagelser av en vitenskapelig ekspedisjon med det nye havforskningsfartøy «G. O. Sars» under ledelse av fiskerikonsulent Finn Devold. Disse iakttagelser synes å ha klarlagt det gamle problem om sildens vandringer og vil kanskje gjøre det mulig i de kommende år å forutsi på hvilke felter fiskerne kan finne silden. Hvis de forløpige meldinger om årets undersøkelser holder hva de lover, vil året 1950 bli et av de store merkeår i sildefiskerienes historie.

Den sild som de norske fiskere fanger på nord- og østkysten av Island, tilhører den norske sildestamme, som gyter på Norges vestkyst om vinteren. Etter gytingen siger silden til havs og vandrer nordvestover via Færøyene til Island. Den nye oppdagelse av årets vitenskapelige ekspedisjon er at silden i år tok en mere østlig retning og ble påvist i store, drivverdige mengder ved Jan Mayen. Fenomenet forklares med at den kolde vanntunge som stikker ned mellom Jan Mayen og Island, i år hadde en slik beliggenhet og dybde at den blokkerte adgangen til Nord-Island og tvang silden nordover på østsiden av vanntungen. Ekspedisjonens påvisning av store mengder sild i havet østover mot Jan Mayen i år kom så sent i sesongen, at den ikke fikk noen større praktisk betydning for fiskeflåten, men de få båter som gikk til det nye felt ble rikelig belønnet. Fiskerikonsulent Devold sier selv i en beretning om ekspedisjonen :

«Allerede i juli var det klart at silden i år ikke var å finne på de vanlige felter ved Nord-Island, og i tilfelle fiskeflåten hadde tatt hensyn til våre meldinger er det ingen tvil om at resultatet for vår Islands-flåte vilde ha vært et helt annet.

Med noe mere erfaring vil vi sannsynligvis etter undersøkelser foretatt i juni kunne forutsi hvor silden vil bevege seg, enten inn i det islandske kystfarvann eller nordover på østsiden av den kalde vanntunge.

Det har i alminnelighet vært antatt at silden ut over det store hav har forekommet så spredt og derfor så tyndt at lønnsom fangst ikke kunne drives etter den. I alt har vi fra «G. O. Sars» i sommer på 7 fiskedager fisket ca. 250 tønner sild av beste kvalitet, og praktisk talt hele kvantumet er fisket over mere enn 2000 meter dyp. Vår garnlenke var bare på 42 garn, mens islandsfiskerne bruker 60—70 garn. For silden arter store temperaturgradienter seg som en avsperring. Det er i områder med store temperaturgradienter overflatelagene får tilført næring fra dypet, og derfor gir grunnlag for en stor planktonoppblomstring og rikelig med mat. Vi får derfor en konsentrasjon av sild oppover skråningen av kaldt vann på samme måte som oppover en bakke. Beliggenheten av de kalde fronter kan variere fra år til år, men vil hurtig kunne lokaliseres med hydrografiske snitt». (Finn Devold: Sildetoktet med «G. O. Sars» i Norskehavet 5. juli

—24. august 1950» i Fiskets Gang nr. 41 for 1950 side 464).

Hvilken betydning denne oppdagelse vil få kan naturligvis bare framtiden vise, men fiskerne er innstilt på å prøve det nye felt til neste år, og «G. O. Sars» vil begynne sine observasjoner allerede i mai måned. Værforholdene omkring Jan Mayen ansees gjerne for å være noe dårligere enn på Nord-Island, men etter de meteorologiske undersøkelser, som er foretatt, er de ikke verre enn at de norske fiskefartøyer kan arbeide der. Blir fisket mere eller mindre årvisst, kan det også bli spørsmål om å bygge ut en havn på Jan Mayen.

Linefisket ved Bjørnøya.

Det norske linefisket på Bjørnøy-feltet hadde en forholdsvis god sesong i 1950. I juni var det bra med fisk på alle banker. Det meste fiske foregikk på Sotrabanken, hvor fisken var stor og fyldig. På de andre banker var den noe mere småfalle. Værforholdene var meget gode. I juli dabbet fisket betraktelig av, torsken ble vanskeligere å finne på de vanlige banker. En del båter la også opp på grunn av mangel på mannskap i slåttonna.

Ved utgangen av juli måned var det hjembrakt 827 tonn saltorsk foruten en del annen saltfisk og fersk kveite. Fisket fortsatte imidlertid utover høsten. I siste halvdel av september kom det inn til Tromsø to båter med til sammen 55 tonn og ennå i oktober måned drev et par båter på feltet og meldte om godt fiske. Prisen på saltorsk fra Bjørnøya var i 1950 satt til 97 øre pr. kg.

Bjørnøyfeltet var også i år besøkt av mange trålere, både norske og utenlandske.

Fisket i Finnmark

Inntil midten av oktober måned har fiskerierne i Finnmark gitt i alt 73.180 tonn fisk. Herav utgjør torsk 35.648 tonn, sei 25.309 tonn, hyse 5.425 tonn og steinbit 4.429 tonn. Ingen annen fiskesort kommer opp i over tusen tonn. De andre sorter er: kveite 966 tonn, flyndre 540 tonn, brosme 367 tonn, blåkveite 237 tonn og uer 159 tonn.

Vårtorskefisket, som fremdeles er det viktigste fiske i Finnmark, utbragte i år 22.714 tonn, litt mer enn i 1949, da kvantumet var 22.206 tonn. Der deltok noe over 9.000 fiskere med henimot 2.000 båter. Av fangsten ble 15.926 tonn hengt til tørrfisk, 6.225 tonn saltet og 563 tonn brukt fersk. Det ble produsert 8.688 hl. damptran. Tørrfisken ble i år av en særlig fin kvalitet på grunn av det utmerkede vær i Finnmark i sommer.

Finnmarks seifiske var i år noe mindre enn de to foregående år. Snurrevadfisket etter flyndre i Barentshavet, som ga så lovende resultat i 1949, slo helt feil i 1950, og om fisket ikke blir oppgitt helt, blir deltagelsen iallfall mindre til neste år.

Det ble i sommer gjort en del forsøk med den spanske partrål på Finnmarkskysten. Forsøkene ble negative. Fiskerikonsulent Rokstad, som ledet driften, fant bundforholdene uskikket for

redskapet. Det er dog mulig at forsøkene vil bli fortsatt til neste år, i det man da har tenkt å utstyre partrålen med ruller som på annen trål. Forsøk ute i Barentshavet fant bunden utmerket, men der fant man i år ikke fisk.

Trålfisket.

Det norske trålfiske har et forholdsvis beskjedent omfang. Pr. 1/1 1950 var det gitt konsesjon til 23 trålere over 50 tonn — i størrelse varierende mellom 72 og 540 tonn — og til 78 trålere under 50 tonn. Det er dog ikke alle konsesjoner som blir utnyttet. Trålerne's samlede fangst i 1949 var ca. 5.000 tonn saltfisk. For 1950 foreligger det ennå ikke sikre oppgaver, men det er ingen grunn til å tro at utbyttet blir vesentlig større. Pr. midten av september viste de innkomne oppgaver en samlet fangst på 2.500 tonn salttorsk, 143 tonn saltsei, 7 tonn annen saltfisk, 808 tonn diverse ferskfisk og 56 tonn fersk rogn.

I det store og hele har trålfisket ikke svart til forventningene i de senere år, og det har vært vanskelig å få til lønnsom drift.

I 1950 er det dannet et nytt andelslag, «Møre-trål» i Kristiansund, som har kontrahert to trålere i Tyskland for levering ved juletider 1950. Andelslaget er et samvirkeforetagende av fiskere og fiskeeksportører med Kristiansund kommune som medinteressent.

Lofotfisket.

Skreifisket i Lofoten i vintermånedene januar — april er et av verdens største og eiendommeligste fiskerier. Ved siden av vintersildfisket på Vestlandet, som foregår i de samme måneder, er det også uten sammenligning det viktigste fiske i Norge. Hvilken framtreddende rolle dette fiske spiller i det norske samfund, fikk man et godt vidnesbyrd om, da det samlede corps diplomatrique i Oslo i 1948 foretok den lange reise fra hovedstaden til Lofoten for på stedet å sette seg inn i forholdene under fisket. I 1950 besøkte den norske og svenske statsminister fiskefeltet.

I et gjennomsnitt's år før krigen ga Lofotfisket ca. 80 000 tonn torsk — veiet i fersk tilstand. Fangsten ble foredlet til ca. 12.000 tonn klippfisk og ca. 7.000 tonn tørrfisk, mens resten ble omsatt fersk. Det ble utvunnet 25—30.000 tønner torskelever-tran og saltet ca. 20.000 tønner rogn. Der deltok mellom 20 og 30.000 tusen fiskere på 6—7 tusen båter. Utbyttet av fisket varierer dog sterkt fra år til år. Bundrekorden var i 1918 med et kvantum på 20.000 tonn, og det beste resultat er 1947 med 145.000 tonn. I de senere år har Lofoten vært noe mer givende enn tidligere, og et gjennomsnitt for tiåret 1940—1949 ligger nærmere 90 enn 80.000 tonn.

Utsiktene for fisket i 1950 var ikke de beste. De vitenskapelige forutsigelser var ikke ubetinget gode. Det er i sitt tiende år at skreien gjør seg gjeldende med størst tyngde i Lofoten. Årsklassene 1938, 1939 og 1940 var svært små. Derimot var årsklassen 1937 ekstraordinært stor. Man regnet med at denne store årsklasse også i noen grad ville prege fisket i 1950, og håpet at

årsklassene 1941 og 1942 ville begynne å gjøre seg gjeldende allerede i år.

Fiskets sluttresultat ble noe under middels, 71.839 tonn, d. e. ca. 5.000 tonn mere enn i 1949 og ca. 1.000 tonn mere enn i 1948, men mindre enn 50 pst. av rekordåret 1947.

Lofotoppsynet ble satt 23. januar og hevet 25. april. Tilstrømmningen av fiskere var til å begynne med ganske stor, men fisket begynte tregt. Gjennom hele februar var det avgjort dårlig og kan helst betegnes som mislykket for deltakerne. — Mars måned ble imidlertid ganske bra, slik at sluttresultatet alt i alt ble noenlunde tilfredsstillende. Det beste fiske foregikk vest for Henningsvær, med feltene mellom Stamsund og Nusfjord som de mest ytende. Fisken var usedvanlig stor, fyldig og fet.

Fiskeprisen var av Råfisklaget fastsatt til 40 øre pr. kg. for sløyd fisk uten hode. Dette var minsteprisen. Det var ikke maksimalpris på råfisken. På grunn av det lille kvantum, ble det særlig i februar måned sterk konkurranse mellom kjøperne, og prisen ble presset opp. Den var i noen tilfelle betydelig over 50 øre. Men under det gode fiske i mars tenderte den ned mot minsteprisen. Det pengemssige utbytte for fiskerne ble ikke så verst. Man regner med at mannsnotten vil ligge et sted mellom kr. 2000,— og kr. 5000,—, alt etter driftsmåten og hellet.

Den store begivenhet i årets Lofotfiske var snurpenoten. Den var nok i bruk i 1949 også, men først i år kan man si at den slo helt igjen. Departementet ga først konsesjon til 50 nøter, men forhøyet kort etter antallet til 100. Notfisket var først tillatt fra 12. mars, men på den korte tid som da var igjen av sesongen, greide notbrukene å ta 8.600 tonn. Man kan si at det var bare gode erfaringer med notfisket i år. Fiskeridirektoratets ekspert, konsulent Kristensen, var udelt fornøyd med driften. Han sa: «Nøtene tok i grunnen ikke stor plass på havet. Det ble ikke komplikasjoner eller ugreie en eneste gang på grunn av notfisket. Det viste seg at båtene på en fisketid fra kl. 10—17 kunde greie å få ombord både to og tre kast». Etter vinterens fiske ansees det på det rene at noten er framtidens redskap, som vil innta sin plass ved siden av de andre redskaper på Lofothavet.

Av årets samlede utbytte i Lofoten, 71.839 tonn, ble 24.711 tonn fisket med garn, 25.198 tonn med line, 15.227 tonn med juksa og 8.603 tonn med not.

Anvendelsen av årets fangst var slik: Hengt 27.684 tonn, hengt som rotskjær 476 tonn, saltet 36.646 tonn, iset 3.296 tonn, hermetik 168 tonn, frosset 18 tonn, filetert 3.551 tonn. Det ble produsert 48.222 hl. damptran. Av rognen ble 25.445 hl. tungsaltet, 6.183 hl. sukkersaltet, 5.757 hl. hermetisert, 1.619 hl. anvendt fersk og 648 hl. frosset.

Vintersildfisket.

Skjønt det norske vintersildfisket ikke foregår i nordlige farvann, men på vestkysten, er det av en så dominerende betydning for den norske fiskerinæring som helhet, at det ville være umulig å la være å nevne det her. Vintersilden tilhører

også en utpreget arktisk sildestamme, så den også av den grunn kunne forsvare sin plass i Polarårboken.

Året 1950 ble ikke rekordår med hensyn til samlet ilandbragt kvantum. 1948 års kvantum på 8.809.000 hl. står fremdeles som rekorden, men med 8.293.607 hl. ligger 1950 ikke langt etter, og er ialfall en god nr. 2 i rekken. Samtidig hadde fisket i 1950 en så særpreget karakter, at det vil bli husket lenge som et av de merkeligste år i sildefiskerienes historie.

Silden kom sent. Noen hadde endog begynt å frykte for at den i det hele tatt ikke ville komme i år, da den endelig viste seg 21. januar. Men om den kom sent, så kom den til gjengjeld i umåtelige mengder og bekreftet på ny vitenskapsmennenes erklæringer om at sildebestanden for tiden er rikere enn noen gang før i dette århundre. Og den kom ikke bare i svære mengder, men også meget pent — høyt i sjøen og nær opp under land. Det slo til med godt arbeidsvær, og sildeflåten, som nå er i tip top stand og uhyre effektiv, fikk noen hektiske uker.

Det har vært anslått at den norske sildeflåte i dag, når den ligger i god fangst, har en kapasitet på 400.000 hl. i døgnet. Før fisket uttalte en representant for sildemelindustrien at fabrikkene teoretisk kunne ta imot 4—500.000 hl. i døgnet. I praksis regner man dog at samtlige mottakeranlegg i land vanskelig kan ta over 200.000 hl. på 24 timer. De første uker av vintersildfisket i 1950 ga en enestående prøve både på flåtens og mottakernes kapasitet. I de 16 fiskedager som storsildfisket varte i år — 25. januar til 11. februar — ble det fisket ca. 6 millioner hl., d. v. s. 375.000 hl. i døgnet i gjennomsnitt i hele perioden. Dette er en rekord. Av kvantummet klarte Sildesalgslaget å motta i de samme dager 4.880.000 hl., d. v. s. ca. 300.000 hl. i døgnet i gjennomsnitt. Dette er også en utvilsom rekord. Silden ble da levert ikke bare på Vestlandet, men fra Agder i sør til Finnmark i nord. Sildesalgslaget hadde i bruk 550 transportfartøyer, og det ble f. eks. ført 725.000 hl. sild fra Vestlandet til Nord-Norge.

I denne kappestrid mellom fiskerne og mottakerne måtte mottakerne gi tapt. Den 11. februar stod det over 1 mill. hl. stengt i sjøen og ventet på leveringsmuligheter. Det måtte erkjennes at mottakerapparatet var sprengt og fisket ble beluttet stanset fra 11. til 20. februar. Denne kapitulasjon overfor naturens rikdommer var den første i Sildesalgslagets historie og vakte en voldsom oppsikt i hele landet. Det manglet naturligvis ikke på kritikk, men det er vanskelig å peke på hva man skulde ha gjort.

Da storsildsesongen i år etter de fastsatte prisbestemmelser skulle vare til 15. februar og vårsildsesongen skulle begynne den 16., var det tre hverdager av hver sesong, som ble kunstig skåret vekk.

Vårsildfisket som således kom til å begynne den 21. februar, ble vel en skuffelse for de fleste. Fisket begynte dårlig og tok usedvanlig tidlig slutt. Til de gamle vårsildfelter ved Skudenes,

Kvitsøy, Bokn og Karmsundet kom silden i det hele tatt ikke i år. Det samlede resultat av vårsildfisket ble 2.039.121 hl. At vårsildfisket skulle bli så kort var for øvrig også i overensstemmelse med vitenskapsmennenes antakelser. Den høye temperatur i sjøen i år påskyndet gytningsprosessen, og når silden først har gytt, siger den til havs igjen.

Sildeprisen var i 1950 omtrent den samme som i fjor, fastsatt av Prisdirektoratet som en glide-skale, som begynner på kr. 16.50 pr. hl. for storsild og vårsild og reduseres gradvis ettersom fangstmengden stiger.

Den samlede fangstmengde var som nevnt 8.293.607 hl., og den samlede verdi på første hånd ble kr. 113.628.779,—. Det var 6.147.444 hl. storsild til en verdi av kr. 88.257.426,— og 2.146.163 hl. vårsild til en verdi av kr. 25.371.353,—.

Anvendelsen av silden ser slik ut :

	hl.	hl.
Samlet fiske	8.293.607	(6.101.799)
Iset for eksport	518.477	} (1.297.550)
Frosset for eksport	89.570	
Saltet	643.688	(1.352.934)
Sildemel og olje	6.820.214	(3.168.440)
Hermetikk	107.994	(145.279)
Agn	74.048	(52.552)
Fersk innenlands	39.616	

Man merker seg en betydelig tilbakegang i de kvanta som er anvendt til fersk eksport, salting og hermetikk. Sildemelfabrikkene har tatt over det dobbelte av hva de tok i fjor. Sildefiskernes egne fabrikker — det er nå i alt tre stykker — avtok 692.000 hl., altså noe over 10 pst. av fabrikkenes samlede kvantum. Det norske innenlands forbruk av fersk sild utgjorde mindre enn en halv prosent av den samlede fangst, og spiller således praktisk talt ingen rolle i dette store omsetningsapparatet.

Vintersildfisket i 1950 går inn i historien som en sesong uten forlis med tap av menneskeliv.

Norway's Fisheries in Northern Waters in 1950

Greenland Fisheries.

Since 1949 Greenland has once more become important to the Norwegian fishing industry, inasmuch as Norway got an opportunity to build out a base ashore (in Færingehavn on West-Greenland) through the connection established between a Norwegian firm in Aalesund and a Danish firm.

Cod fishing with long line the most important industry on West-Greenland, and gave a yield of 5 700 tons salted fish in 1949 — corresponding to 8—9 000 tons raw fish. This is not too impressive in a country which averages 150 000 tons cod

in the coastal waters, but it was a promising beginning.

The good results in 1949 led to increased participation in 1950. About 40 boats, of which 25 were from Sunnmøre and 8 from Northern Norway took part in the fishing. 6 of the boats fished for a Danish firm and the catch was brought straight to Denmark. The crews totalled about 1000 men.

During the whole season of 1950, which lasted from June until late September, good fishing was reported, and the total catch is estimated to reach about 10 000 tons of salt cod, almost twice that of 1949. The quality of the fish was very good, — it was generally larger than in 1949, more uniform in size and with high liver contents and fat percentage.

The State Price Directory put the price at N. kr. 0.94 per kg. for salt-ripe, full-measured fish, delivered to transport vessel on West-Greenland. Delivered on the Møre coast (by boats bringing home their own catch at the end of the season) the price was N. kr. 1.05 per kg. The total first hand value will be close to N. kr. 10 millions, herein not included the value of the cod liver. The individual lot per man is estimated at about N. kr. 5 000.—

In addition to the cod fisheries, there are also in West-Greenland waters not unimportant fisheries of halibut with long-line, but as yet figures as to final results for 1950 have not been forthcoming.

By extensive marking of fish, it has been proven that the cod which spawns in the winter time off Iceland, in summer makes a migration to Greenland waters for feeding purposes. As a result of a heightened temperature of these waters, however, the cod has in later years also begun to spawn on the banks by West-Greenland. The spawning places have been mapped and cover a coast line more than 500 kms. long. There is probably not much danger of exhaustive fishing, but a change in the temperature of the waters — which is no impossibility — might make living conditions more difficult for the Greenland cod.

So far the biggest age-classes of Greenland cod are from the years 1942 and 1945, to which most of the cod caught in 1949 and 1950 belong. The 1947 age-class is thought to be even bigger than these two and will influence the fishing from 1952 onwards, so that future prospect are promising.

Longline Fishing by the Bear Islands.

The Norwegian longline fishing in the Bear Islands territory had a comparatively good season in 1950. In June there was a good deal of fish on all the banks. Most of the fishing was carried out on the Sotra Bank, where the fish was big and fat. Weather conditions were very good. The fishing fell off in July, when the cod became more difficult to find on the usual banks. Some of the boats also lay up for lack of crews in the haying seasons.

By the end of July, 827 tons of salt cod had been sent home, together with some other salt fish and some fresh halibut. 55 tons of salt cod were brought home by two boats at the end of September, and some fishing was also carried on during October. The price of salt cod from Bear Islands was put at N. kr. 0.97 per kg. in 1950.

Fishing at Bear Islands was also carried on by many trawlers, both Norwegian and foreign.

The Finmarken Fisheries.

Until the middle of October, the Finmarken catch totalled 73 180 tons, composed of : 35 648 tons cod, 25 309 tons coalfish, 5 425 tons haddock, 4 429 tons catfish and further : 966 tons halibut, 540 tons plaice, 367 tons tusk, 237 tons Greenland halibut and 159 tons redfish.

The spring cod fishing, which is still the most important of the Finmarken fisheries, gave as a result 22 714 tons, or a little more than in 1949, when the catch was 22 206 tons. Nearly 2 000 vessels with over 9 000 men participated. 15 926 tons were hung to stockfish, 6 225 tons were salted and 563 tons consumed fresh. 8 688 hl. cod liver oil were produced. The stockfish was of especially good quality this year owing to the excellent summer weather in Finmark.

The coalfish catch in Finmark has been smaller than in 1949. The seine fishing after plaice in the Barentz Sea, which promised so well in 1949, was a total failure in 1950. Participation is sure to be far smaller next year, or this fishing may be given up altogether.

Trawl Fishing.

The Norwegian trawl fishing is a comparatively modest affair. By January 1, 1950, concessions had been given to 23 trawlers of above 50 tons (in sizes varying from 72 to 540 tons), and to 78 trawlers of under 50 tons, but not all concessions given were used. The total catch of the trawlers in 1949 was about 5 000 tons salt fish, and there is no reason to think that the catch will be very much larger in 1950, even though the final figures have not yet been given out. By the middle of September the catch amounted to 2 500 tons salt cod, 143 tons salt coalfish, 7 tons other salt fish, 808 tons fresh fish of various kinds and 56 tons fresh roe.

The Lofoten Fisheries.

The cod fishing in Lofoten during the winter months January—April is one of the world's biggest and most characteristic fisheries and is, together with the herring fisheries on the west coast during the same months, without comparison the most important fishery in Norway.

Before the war, the Lofoten catch averaged about 80 000 tons, 12 000 tons of which were saltfish (klippfisk) and about 7 000 tons stockfish, while the rest was sold fresh. 25—30 000 barrels of cod liver oil were produced and about 20 000 barrels salted roe. Between 6—7 000 boats with 20—30 000 men participated.

The catch varies very much from year to year. The poorest year was 1918 with a catch of about 20 000 tons, and best results were in 1947 with 145 000 tons. During later years the catch has been rather bigger than before, and the 10-year average 1940—49 is closer to 90 000 than 80 000 tons.

The fishing prospect for 1950 were not of the best, however, and the final results have been somewhat below the average, or 71 839 tons, i.e. 5 000 tons more than in 1949 and about 1000 tons more than in 1948, but less than 50 % of the record catch in 1947.

The police supervision of the Lofoten fisheries was established on January 23 and ceased on April 25. Participation was quite large to begin with, but results were poor. Fishing was an almost complete failure in February, but improved somewhat in March, so that the final results were comparatively satisfactory. The best fishing was west of Henningsvær. The fish was unusually large and fat.

The minimum price had been put at N. kr. 0.40 per kg. for gutted fish without head. No maximum price had been fixed, and during February there was considerable competition between the buyers, so that the price was pressed up to over N. kr. 0.50 per kg. in some cases. During the good catch in March, however, it fell again to near the minimum price. All in all the monetary results were not so bad for the fishermen, and the final lot per man is calculated to be somewhere between N. kr. 2 000.— and 5 000.—, depending on fishing gear and luck.

The big event in this year's Lofoten fishing was the purse seine. It had been used also in 1949, but only really won out in 1950. To begin with the Ministry gave license to 50 seines, but the number was later raised to 100. Fishing with purse seines was not allowed to start until March 12th, but in the short time left of the season the fishers using these purse seines caught 8 600 tons.

Reports from the men using purse seines were very favorable, and the technical expert of the Fishery Directory, Mr. Kristensen, was completely satisfied with the experiments. He said that the purse seines did not really occupy much space in the sea and that there never had been any complications or unpleasantness because of them. On a fishing time lasting from 10 a.m. until 5 p.m. the boats would make two or three casts. — After the satisfactory results of this winter's fishing, it is generally assumed that the purse seine has a future as a fishing gear and that it will take its place beside the other implements in the Lofoten fisheries.

The total Lofoten catch this year amounted to 71 839 tons, of which 24 711 tons were caught with ordinary nets, 8 603 tons with purse seines, 25 198 tons with longline and 15 277 tons with line and hooks.

The 1950 catch was used in the following manner : Hung 27 684 tons, split and hung 476 tons, salted 36 646 tons, iced 3 296 tons, canned 168 tons, frozen 18 tons, fillets 3 551 tons. 48 222 hl. cod liver oil were produced. The roe was prepared as follows: Heavy-salted 25 445 hl., sugar-salted 6 183 hl., canned 5 757 hl., consumed fresh 1619 hl., frozen 648 hl.

Herring Fishing off Iceland.

The Norwegian herring fishing off Iceland gave a very meager yield in 1950, which was one of the poorest years we have ever had. While the yield in 1949 was 223 000 barrels, the total catch in 1950 amounted to only 96 405 barrels, divided as follows : sharp salted with head 1577 barrels, without head 47 664, matje with head 643, without head 2 032, seasoned with spice 31 494, sugar salted 11 824, otherwise treated 1 171 barrels.

The fishing lasted from about the middle of June until the middle of September, and reports from the boats during the whole season were disheartening — poor weather and little herring. Fishing was carried on both on the north and the east coast. The best reports came from the purse seine fishers on the east coast, between Langanes and Seydisfjord.

211 vessels participated in the fishing, 116 using nets, 39 purse seine and 6 both.

Winter Herrings Fisheries.

Even though the Norwegian winter herring fisheries are not carried on in northern waters but off the west coast, they are of such importance to the Norwegian fishing industry as a whole, that it would be impossible to omit them here.

1950 was an excellent year, with a total catch of 8 293 607 hl. herring. First hand value amounted to N. kr. 113 628 779.—. The catch consisted of 6 147 444 hl. large herring valued at N. kr. 88 257 426.— and 2 146 163 hl. spring herring valued at N. kr. 25 371 353.—.

The herring catch was used in the following manner :

	1950 hl.	1949 hl.
Total catch	8 293 607	6 101 799
Iced for export	518 477	1 297 550
Frozen for export	89 570	

Gamle «Hobby» av Tromsø kommer
til Kings Bay



25

21. mai 1925

siden Roald Amundsen

nådde 87° 43' n. br.



Roald Amundsen



Foran flyet: Ellsworth og Riiser-Larsen
På flyet: Omdal



*Riiser-Larsen prøver sin plass
før starten*

år

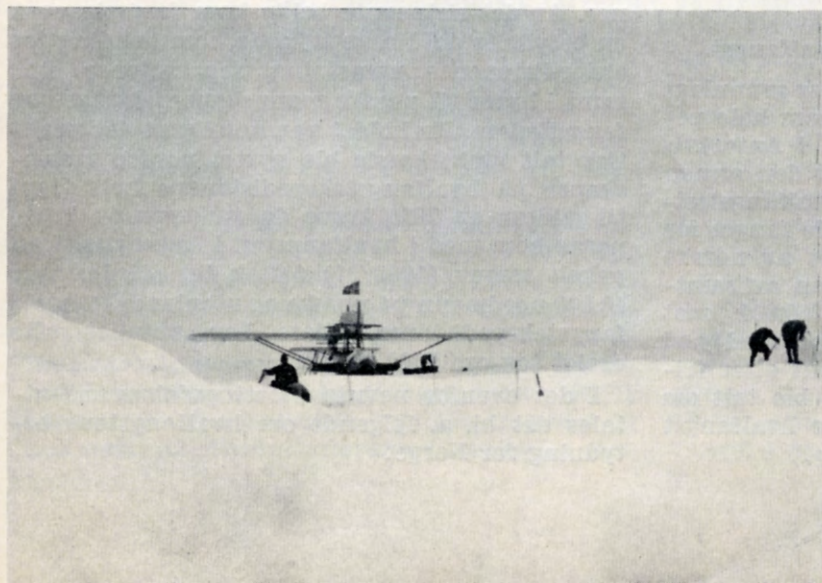
21. mai 1950

og hans 5 kamerater

og 10° 20' v. l.



N 24 og N 25 klar til start



*N 25 flagger 7. juni 1925
mens karene arbeider med startbanen*

Norges hvalfangstpolitikk i etterkrigsårene

Av byråsjef H. Th. Knudtson



Klar til skudd

Når man skal redegjøre for den norske hvalfangstpolitikk i etterkrigsårene, faller det naturlig innledningsvis å nevne endel av de momenter som har vært bestemmende for oppstakingen av den hvalfangstpolitiske kurs Norge har fulgt etter frigjøringen.

Norges plass i den moderne hvalfangst.

Den moderne hvalfangsts teknikk er grunnlagt av nordmenn (Svend Foyn). Gjennom hele perioden fra 1905/06 — da fangsten i Antarktis tok til — og fram til utbruddet av den annen verdenskrig, var det de norske hvalfangstelskaper som førte an. Av den samlede fangst for hele tidsrommet ble 52,3 % fanget av norske ekspedisjoner mot 47,7 % tilsammen av samtlige utenlandske ekspedisjoner (269.831 mot 245.716 hval). Det var derfor også med god grunn at det i et Stortings-dokument etter frigjøringen (Ot.prp. nr. 10/1945—46) ble talt om «Norges selvfølgelige rett til å drive hvalfangst i samme målestokk som før krigen».

Hvalfangstens betydning for Norge.

Fra 1905/06 til 1938/39 utgjorde verdien av den norske hvaloljeproduksjon vel 1,6 milliard kroner, mens verdien av den samlede utenlandske produksjon beløp seg til ca. 1,4 milliard kroner. Av det sistnevnte beløp kom forøvrig også en betydelig del Norge til gode, som betaling for ekspedisjonenes utrustning, reparasjoner etc., samt i hyrer til norske mannskaper, skyttere og fangstledere. Forholdet var nemlig at det praktisk talt utelukkende ble nyttet norske mannskaper på hvalfangstekspedisjonene helt fram til midten av 1930 årene da tyskerne og japanerne kom med i hvalfangsten i Antarktis. I en enkelt sesong (1930/31) deltok det således over 10.500 nordmenn på norske og utenlandske hvalfangstekspedisjoner, ellers har antallet ofte dreiet seg om 7000 mann.

I det ovenfor nevnte Stortingsdokument uttales det bl. a. følgende om hvalfangstens betydning for Norge:

«Man må videre ta i betraktning at hvalfangsten praktisk talt er knyttet til et eneste fylke, Vestfold, hvor selskapene har sine seter og mannskapene sine hjem, hvor det er store verksteder med hundrevis av arbeidere og hvis hele basis er nybygninger og reparasjoner for hvalfangstflåten, og hvor leveranser til hvalfangstekspeidisjonene er forutsetningen for en stor del av forretningslivet. Det er derfor innlysende at norsk hvalfangst fortsatte beståen og trivsel er av vital betydning, i første rekke for Vestfold fylke, men også i høy grad for det hele land».

Mens hvalfangsten for samtlige de andre stater som har deltatt i denne virksomhet, har vært av helt underordnet betydning, er forholdet for Norges vedkommende at hvalfangstens være eller ikke være ikke alene var og fortsatt er et viktig økonomisk, men også et påtrengende sosialt problem.

Hvalbestanden og fangstreguleringen.

Etter at den pelagiske hvalfangst kulminerte i sesongen 1930/31 — med en samlet fangst i Antarktis på over 40.000 hval og en samlet hvaloljeproduksjon på vel 600.000 tonn — gikk de norske og britiske selskaper, som da var nærmest enerådende, i flere sesonger inn for en frivillig produksjonsbegrensning. Formålet med fangstbegrensningen var dels å avpasse produksjonen etter avsetningsmulighetene, dels å hindre overbeskatning av hvalbestanden.

Hvalene har en beskleden regenerasjonsevne, og all tidligere erfaring i hvalfangsten viser hvor skjebnessvangert det er når fangsten ikke avpasses etter bestandens naturlige tilvekst. Så lenge den antarktiske hvalfangst var konsentrert i Falklandsektoren, kunne de britiske myndigheter gjennom det etablerte konsesjonssystem holde beskatningen innen rimelige grenser, men ved overgangen til den pelagiske fangstvirksomhet unndro hvalfangstnæringen seg denne konsesjonstvang. Den gunstige konjunktur som da rådet, bidro til en nesten eksplosjonsartet ekspansjon. Tilbakeslaget kom imidlertid — som ovenfor nevnt — allerede etter sesongen 1930/31.

Under utarbeidningen av den norske hvallov av 1929 — som var den første lov i verden som omhandlet fangst av hval i internasjonalt farvann — var spørsmålet om en konsesjonsordning for den pelagiske hvalfangst framme. Av grunner som det ville føre for langt å komme inn på her, ble det den gang bare med tanken. I stedet sørget bedriften gjennom de ovenfor nevnte produksjonsavtaler for en begrensning av fangsten.

Etter at Tyskland og Japan kom med i hvalfangsten, ble det på norsk initiativ tatt opp arbeide for å få gjennomført en internasjonal regulering av hvalfangsten. På hvalfangstkonferansen i London i 1937 ble den første hvalfangstavgift vedtatt. Også i 1938 og 1939 ble det holdt internasjonale hvalfangstkonferanser i London. Av det materiale som ble framlagt og diskutert på disse konferanser, framgikk det

tydelig at hvalbestanden var overbeskattet og at fangstvirksomheten derfor burde innskrenkes ganske vesentlig. Men alle forsøk på å få gjennomført en effektiv fangstbegrensning var på forhånd dømt til å mislykkes. En hensiktsvarende fangstbegrensning vilde nemlig medføre at det allerede eksisterende fangstmateriell langt fra ville kunne nyttes til sin fulle kapasitet. På en hvalfangstkonferanse som ble holdt i London under krigen (1944) ble det derimot oppnådd enighet om at fangsten for de pelagiske ekspedisjoner skulle begrenses til 16.000 blåhvalenheter. Og dette prinsipp er senere tatt opp i den någjeldende internasjonale hvalfangstkonvensjon, som ble undertegnet i Washington den 2. desember 1946.

*

Før krigsutbruddet i 1939 så man med bekymring på framtidsutsiktene for den norske hvalfangstnæring. Med en hvalbestand i sterk tilbakegang, og med den stadig økende konkurranse fra tysk og japansk side — en virksomhet som forøvrig i motsetning til den norske og britiske hvalfangst ikke ble drevet etter vanlige forretningsmessige prinsipper, men forfulgte helt andre formål — måtte man regne med at det i løpet av få år ville bli aktuelt å trekke flere av de norske ekspedisjoner ut av fangsten. Betegnende er i så måte at Vestfold fylke nedsatte en spesiell tiltakskomité som skulle søke å planlegge beskjeftigelse av de mannskaper som man fryktet ville bli ledige.

Gjenreisningen av den norske hvalfangstflåte etter krigen — Hvalfangstpolitikken.

I krigsårene var hvalbestanden i Antarktis bare utsatt for en relativt beskleden beskatning. Det var derfor klart at den i noen grad ville ta seg opp igjen etter den overbeskatning den tidligere hadde vært utsatt for. Men fagfolkene var på det rene med at selv ikke en 5 års totalfredning ville kunne vise særlig store resultater. Dette på grunn av hvalenes ringe regenerasjonsevne. Blåhvalen får nemlig som regel bare en unge hvert tredje år, finnhvalen en unge hvert annet år.

Under krigen hadde Norge mistet 7 av sine 12 flytende kokerier, og 38 hvalbåter, mens resten av hvalfangstflåten var sterkt nedslitt og delvis krigsskadet. Hele den britiske hvalkokeriflåte var tapt. Av de tyske hvalkokerier var 3 i behold. Disse ville bli gjenstand for allokering blant de allierte stater. Samtlige japanske hvalkokerier var rapportert senket.

Som nevnt ovenfor var en virkelig effektiv fangstregulering før krigen ikke mulig, fordi verdens hvalfangstmateriell var blitt for stort, og fordi hvalfangsten i de senere år også var blitt drevet av stater som ikke behøvde å ta rent forretningsmessige hensyn. Ved krigens slutt var imidlertid forholdet at man så å si måtte begynne fra grunnen av i hvalfangsten. De to stater som hadde startet en betydelig hvalfangst i Antarktis på et tidspunkt da den nor-

ske og britiske hvalfangstindustri gjennom flere sesonger frivillig hadde underkastet seg produksjonsbegrensning av hensyn til naturgrunnlaget, hadde tapt krigen. Man forutsatte at både Tyskland og Japan i all fall i en årrekke framover ville bli nektet å delta i hvalfangsten.

Ved uformelle drøftelser som ble ført mellom norske og britiske myndigheter under krigen, kom man fram til det felles syn at det etter at det nye prinsipp om en begrensning av totalfangsten for de pelagiske ekspedisjoner var blitt knesatt, ville være ønskelig at den norske og den britiske hvalfangstflåte ble gjenoppbygget snarest mulig. Vis a vis naturgrunnlaget ville det ikke føre til komplikasjoner med gjenreisning av de to hvalfangstflåter til førkrigsnivået. Med det framtreddende risikomoment som tidligere alltid hadde preget hvalfangstnæringen — med priser som svinget med prisen på de vegetabiliske fettstoffer, og framforalt med den usikkerhet for framtiden som skyltes et sterkt redusert naturgrunnlag for fangsten — regnet man med at ingen «nye» stater ville føle seg fristet til å kaste seg inn i denne virksomhet, når det ble åpenbart at den norske og den britiske hvalfangst ville bli gjenreist etter krigstapene.

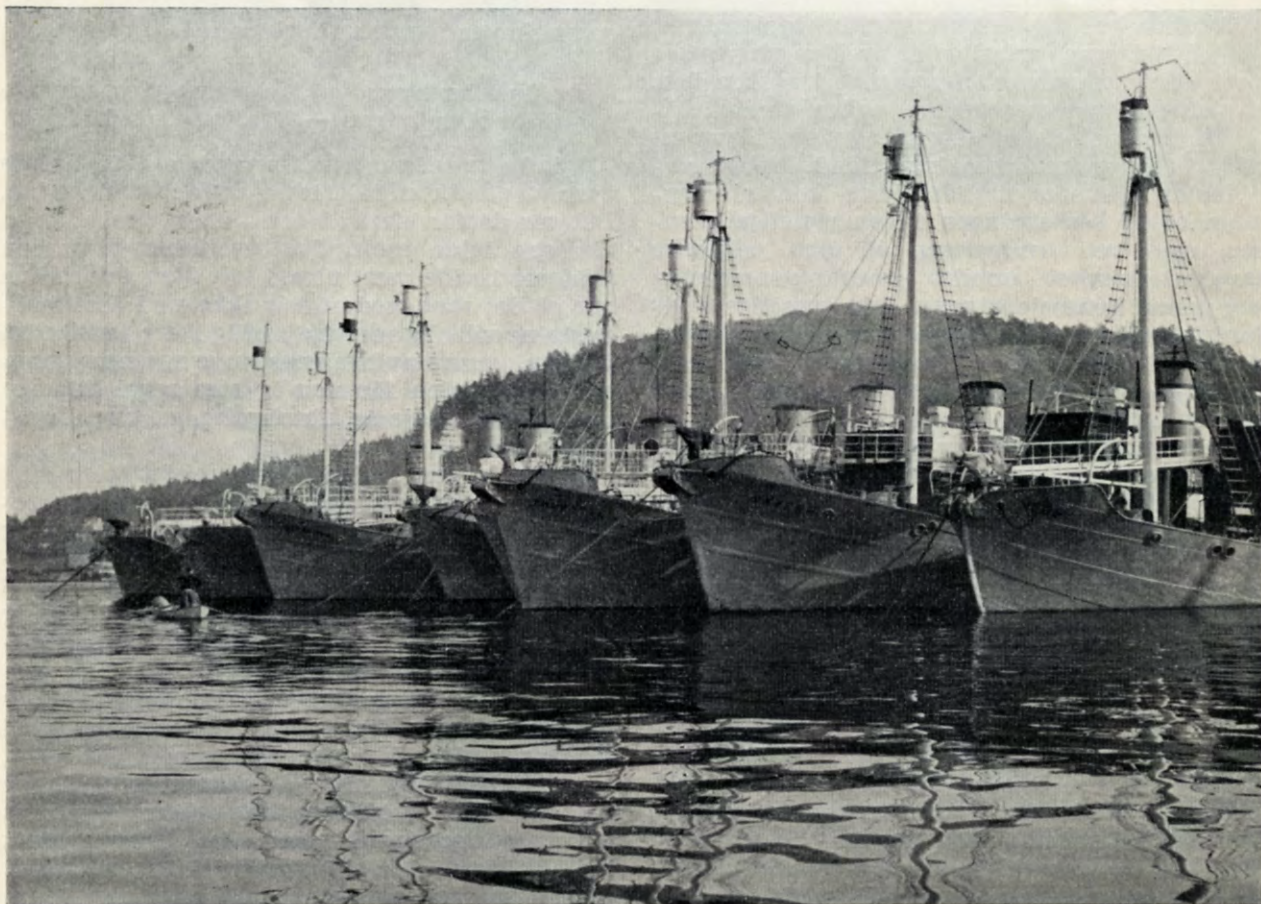
Gjenoppbyggingen av vår hvalfangstflåte ble allerede påbegynt under krigen, idet Regjerin-

gen kontraherte et kokeri i Storbritannia for levering høsten 1945.

Med de enormt høye byggepriser etter krigen — et flytende kokeri koster vel 30 millioner, en hvalbåt over 2.5 millioner — og med usikkerheten både når det gjelder fangstmulighetene på noe lengere sikt og når det gjalt prisutviklingen for hvaloljen, kan det ikke bestrides at de norske hvalfangstselskaper tok en ganske stor risiko da de besluttet seg for snarest mulig å gjenoppbygge flåten. Når det gjelder prisdannelsen, er det forsåvidt tilstrekkelig å vise til at hvaloljeprisen etter forrige verdenskrig i løpet av ett år falt fra over £ 90 til vel £ 30 pr. tonn.

Som det vil være kjent ble gjenoppbyggingen av hvalfangstflåten lykkelig gjennomført ved et samarbeid mellom de «gamle» norske hvalfangstselskaper som i de første 3 sesonger etter krigen drev virksomheten for felles regning.

Som nevnt ovenfor ble hvalfangsten kjørt opp i et uføre ved den overdrevne nystarting i slutten av 1920 årene. Det var derfor naturlig at tanken på en konsesjonsordning for den pelagiske hvalfangst ble tatt opp igjen ved frigjøringen. Denne gang ble konsesjonsordningen gjenomført — ved en endringslov av 13. juli 1945 til hvalloven. Av forarbeidene til denne lov framgår det tydelig at man regnet det som en selvfølge



Snart går kursen mot sør

at Norge burde gjeninnta sin gamle plass i den internasjonale hvalfangst, men at man — selv om prisutviklingen skulle friste til økt innsats i hvalfangsten — ikke ønsket å gå lenger enn forsvarlig vis a vis naturgrunnlaget og det internasjonale samarbeid for å bevare dette.

Den linje som her ble stukket ut, har vært konsekvent fulgt i etterkrigsårene. Ikke nok med at myndighetene har nektet konsesjon for eldre norske selskaper, som p. g. a. den gunstige konjunktur har tatt opp planer om å gå inn igjen i hvalfangsten, men konsesjonsbestemmelsen ble endog ved lov av 13. desember 1948 utvidet til også å omfatte bygging av flytende hvalkokeri, eller innredning av skip til slikt kokeri ved norsk eller utenlandsk verksted. Bakgrunnen for denne lovendring var at myndighetene ville forhindre at et større tankskip som er spesialkonstruert med sikte på eventuell senere anvendelse som hvalkokeri, skulle bli ferdig innredet som kokeri. Det er ikke tvilsomt at norsk hvalfangst konkurransemessig sett ville stått betydelig sterkere hvis planen var blitt gjennomført selv om det bare var spørsmål om å la det nye kokeri gå inn istedet for et av de eldre kokerier. Når myndighetene følte seg forpliktet til å sette en stopper for denne plan, var det fordi man mente at Norge av hvalfangstpolitiske grunner ikke kunne gå lenger i utbyggingen av flåten enn det som sommeren 1945 ble fastlagt som målet for gjenoppbyggingen.

En norsk konsesjonsordning for pelagisk hvalfangst ville kunne gjøres illusorisk ved at norske selskaper startet hvalfangst under fremmed flagg, men med norske mannskaper, norsk utrustning osv. Imidlertid ble det ved provisorisk anordning av 21. desember 1945 — senere avløst ved lov av 24. mai 1946 — vedtatt en tilleggsbestemmelse til hvalloven som forbyr norske selskaper, statsborgere eller innvånere av riket direkte eller indirekte å delta i eller å medvirke til å fremme pelagisk hvalfangst under fremmed flagg. Denne lovendring må ses som et nødvendig supplement til den tidligere gjennomførte konsesjonsordning. De er begge begrunnet i det norske syn at det gjelder om i hvalfangsten ikke er under en kortvarig gunstig konjunktur ved innsats av mest mulig materiell å bringe mest mulig ut av næringen uten tanke på framtiden, men tvert imot å legge forholdene slik til rette at det gjennom en jaktbiologisk forsvarlig fangstregulering kan legges grunnlaget for en varig hvalfangstnæring.

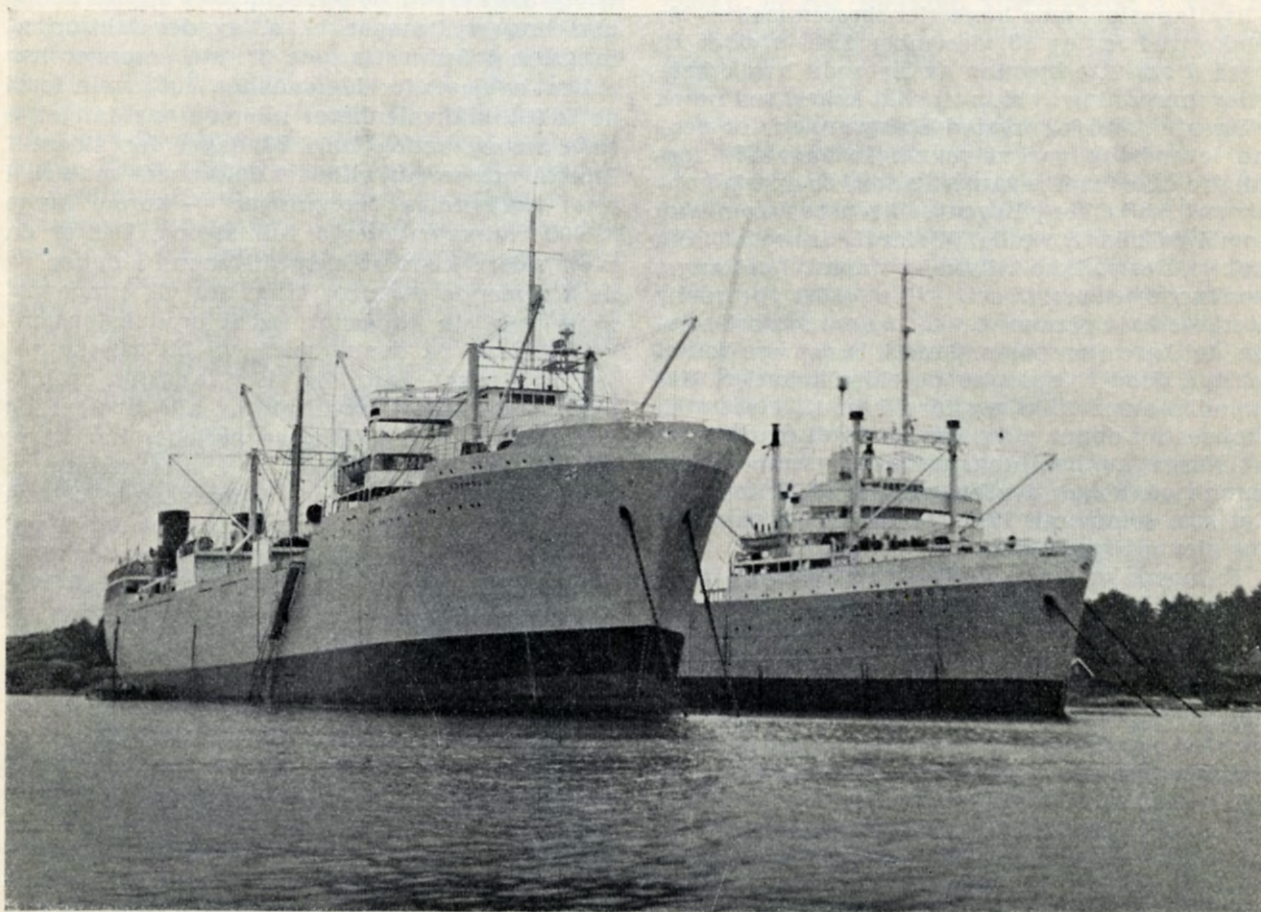
*

Dessverre har utviklingen i den internasjonale hvalfangst vært en helt annen enn man håpet på og regnet med ved frigjøringen. Tross kraftige protester både fra norsk og britisk side har amerikanerne tillatt japanerne å ta opp igjen hvalfangsten i Antarktis. I forestående sesong deltar også en tysk-panamansk hvalfangstekspedisjon. Neste sesong kommer trolig en argentinsk pelagisk ekspedisjon til å slutte seg til de øvrige ekspedisjoner. Det går jo også rykte om andre nye ekspedisjoner. Hvor meningsløs denne utvikling er framgår bl. a. av det faktum at fangsten i Antarktis i de 3 siste sesonger har måttet avblåses før den endelige sluttermin fordi de 16.000 blåhvalenheter allerede var fanget, i siste sesong endog hele 23 dager før tiden. I forestående sesong ville det deltakende materiell etter sakkyndige beregninger — kunne fange 22.000 blåhvalenheter i full sesong. Det er da uten videre klart at ekspedisjonene i denne og de kommende sesonger langt fra vil kunne utnytte hele sin kapasitet, og at produksjonsomkostningene på denne måte vil bli ganske vesentlig forøket. Samtidig viser fangsten av blåhval — den mest verdifulle av alle hvalene og den hvalart som i tidligere perioder har båret tyngden av beskatningen — i siste sesong en nedgang til 21,3 % mot i foregående sesong 26,3 % (i 1932/33 hele 79,8 %), slik at den utveg å øke totalfangsten for å kompensere den økte deltakelse i fangsten ikke kan komme på tale hvis man da ikke med overlegg vil ruinere bestanden.

Visstnok er det så at hvalfangsten har nytt godt av en særdeles gunstig konjunktur i etterkrigsårene, og at hvaloljeprisen også i den forestående sesong blir så høy at man må regne med god fortjeneste for samtlige ekspedisjoner. Men når prisfallet kommer, vil det snart vise seg at det — med de høyt oppdrevne produksjonsomkostninger — vil bli ugjørkelig for de ekspedisjoner som har de gjennomsnittlig høyeste produksjonsomkostninger å få virksomheten til å lønne seg. Den norske hvalfangstbedrift er klar over situasjonen. Derfor ser man også for tiden hvordan en rekke av selskapene prøver å finne muligheter for en bedre utnyttelse av råstoffet, enn ensidig framstilling av hvalolje. Det er mulig at det vil lykkes bedriften på denne måte delvis å avbøte skadevirkningene ved den meget uheldige utvikling som den internasjonale hvalfangst er oppe i.

Summary of Preceding Article about the Norwegian Whaling Policy after the War

By Chief of Section H. Th. Knudtson



Fl. f. «Kosmos III» and «Kosmos IV» in the Harbour of Sandefjord

In order to explain the reasons for the Norwegian whaling policy after the last war, it is perhaps advisable to set forth some of the facts which have determined this policy.

Modern whaling technic was founded by Norwegians — and through the whole period from 1905/06, when catching in the Antarctic began, and until the outbreak of the second world war, Norwegian whaling companies were in the lead. Of the total catch in this period 52.3 % were caught by Norwegian expeditions as against 47.7 % by all the foreign expeditions together (269 831 whales against 245 716).

In this same period the total value of the Norwegian whale oil production amounted to over N. kr. 1600 millions, while the total value of the foreign production was about N. kr. 1400 millions.

Of this last amount a big part also went to Norway as payment for equipment, reparations, etc. and as wages to crews, harpooners and expedition leaders. Practically all the foreign expeditions used Norwegian crews, at least until the middle 30's, when Germany and Japan began sending whaling expeditions to the Antarctic. In 1930/31, for instance, 10 500 Norwegians were employed in Norwegian and foreign expeditions, while in other seasons the number has been around 7 000.

While whaling for all other participating nations has been of minor importance, it is one of Norway's biggest industries, involving enormous capital investments in ships, yards, factories and equipment and it gives a livelihood to many thousand people.

The whaling industry went through a tremendous expansion during the first part of this century, which reached its climax in the 5-years period 1925—1930 with the transition to pelagic catching. Whaling in the Antarctic culminated in 1930/31 with a total catch of more than 40 000 whales and a total whale oil production of over 600 000 tons.

Experience had proved how fatal it was not to regulate the catch in accordance with the natural increase of the whale herds. Partly in order to protect the whale from extermination and partly in order to regulate production in accordance with the market possibilities, the Norwegian and British companies — who were in almost complete control of the field — therefore voluntarily limited their whale catch for several seasons.

Under the preparations of the Norwegian Whale Law of 1929 — which was the first law in the world to deal with catching of whales in international waters — the question of a concession system for pelagic whaling was taken up, but for reasons which would lead us too far afield if we should go into them here, it remained only an idea. In its place the industry arranged for a limitation of the catch through the afore mentioned voluntary production agreements.

The British government had already established a concession system, which worked very well as long as whaling in the southern hemisphere was confined to land stations in the Falkland sector, but which was no longer effective when whaling was carried over to the Antarctic Ocean with floating factories and whale boats.

After Germany and Japan had entered the whale catching industry in the middle 30's, Norway again took up the question of international regulation of whaling, and on a conference in London in 1937 the first international whaling agreement was put through. Also in 1938 and 1939 international whaling conference were held in London. From the evidence produced it was plain that the whale stock was far too heavily taxed and that the catch ought to be substantially reduced. But all efforts to this effect were doomed in advance, as the already existing equipment could not then be used to full capacity. Furthermore, whaling was not carried out by Germany and Japan from a business standpoint only, as was the case with the other nations, but from quite different motives.

Before the outbreak of the war in 1939, the future of the whaling industry looked dark indeed. International competition was getting always keener and the whale stock was being rapidly reduced. The war years eased this situation somewhat, but experts agreed that even 5 years of complete protection would not have shown very startling results owing to the small regenerative ability of the whale — the blue whale usually gets only one young every third year, the fin whale one every second year.

A whaling conference was held in London in 1944, and it was agreed that the catch of pelagic

expeditions should be limited to 16 000 blue whale units. This principle was also incorporated in the International Whaling Convention at present in force, which was signed in Washington on December 2, 1946.

During the war Norway lost 7 of her 12 whaling factories and 38 whale boats, while the rest of her whaling fleet was badly worn down and partly war damaged. The whole of the British whaling fleet had been lost. 3 of the German whaling factories were intact and would be allocated by the allies. All of the Japanese whaling factories were reported sunk.

Before the war really effective international whale catching regulations were not possible, partly because the world's whaling equipment was too large and partly because certain states did not need to take only business considerations into account. At the end of the war, however, the whaling industry had to start again from the beginning, so to speak. Already during the war there had been informal discussions between Norwegian and British authorities, and both sides agreed that after the principle of limiting the catch in the Antarctic had been adopted it would be desirable to have the two nations' whaling fleets rebuilt as soon as possible, as vis-a-vis the whale stock this would not lead to complications.

The rebuilding of the Norwegian whaling fleet was consequently planned and started already during the war, and the Norwegian government contracted a floating factory in Great Britain for delivery in 1945.

The rebuilding of the Norwegian whaling fleet has now been successfully carried out through the cooperation of the «old» companies, who for the first three seasons after the war operated for joint account.

Building costs after the war increased enormously — a whaling factory cost over N. kr. 30 millions and a whale boat over N. kr. 2.5 millions — and the prospect in regard to the future trend of oil prices was uncertain, so it cannot be denied that the Norwegian companies took considerable risks when they decided to rebuild the whaling fleet. In this connection it should be remembered that after the first world war the oil price fell from £ 90 to about £ 30 a ton during one year.

As already mentioned, the whaling industry was in a precarious position before the war, owing to the excessive starting of new companies. It was therefore natural that the idea of a concession arrangement for pelagic whaling was taken up again when the war ended. This time the concession arrangement was put into effect — by an amendment of July 13, 1945 to the Whaling Law. From the preliminaries to this amendment it can be very plainly seen it was taken as a matter of course that Norway should resume her old leading place in international whaling, but that — even if the price situation should be a temptation for increased investments — Norway did not wish to go further than

justified vis-a-vis the natural whale stock growth and the international cooperation for whale protection.

The policy here outlined has been followed consistently since the war. The Norwegian authorities have not only refused concession to older Norwegian firms who planned to enter whaling again owing to the favorable price development, but the concession regulations were even extended by law of December 13, 1948 to include also the building of new whaling factories or the converting of boats for such a purpose by Norwegian or foreign shipyards.

The reason for this amendment was that the authorities wanted to prevent a specially constructed big tanker from being converted into a whaling factory. Norwegian whaling would undoubtedly have been more competitive if the original plan had been carried out, even if the new factory had replaced an older one. But when the authorities felt themselves obliged to hinder this, it was because, for whale catching political reasons, they could not build a whaling fleet with bigger capacity than that stipulated in the summer of 1945.

A Norwegian concession arrangement for pelagic whaling could be made illusory if Norwegian companies engaged in whaling under a foreign flag, but with Norwegian crews, equipment, etc. However, a provisional regulation of December 21, 1945 — later followed by law of May 24, 1946 — adopted a supplement to the Whale Law which prohibits Norwegian companies, citizens or inhabitants of the country, directly or indirectly to participate or assist in furthering pelagic whaling under a foreign flag.

This alteration in the law must be seen as a necessary supplement to the earlier concession arrangement. Both are motivated by the Norwegian view point that whaling must not be exploited during a short period of profitable prices, with the employment of all available equipment, completely disregarding the future, but that on the contrary, arrangements must be made so that a permanent whaling industry can be maintained through a biologically safe catching policy.

It is to be regretted that the development in international whaling has been quite different from what was hoped at the end of the war. In spite of strong protests both from Norwegian and British side, U. S. A. have permitted the Japanese to take up whaling again in the Antarctic. In the coming season a German-Panamic expedition will also participate and in the following season an Argentine expedition. There are likewise rumors of still other expeditions.

How meaningless this development is can be seen from the fact that during the last three seasons the catching in the Antarctic has had to stop before the stipulated end of the season,

because the 16 000 blue whale units had already been caught, last season even as much as 23 days before the end. In the opinion of experts, during next season the material participating would be able to catch 22 000 blue whale units in a full season. This proves clearly that expeditions during this and other seasons will not be able to utilise by far their complete production capacity, and that cost of production will consequently be substantially increased.

At the same time, the catch of the blue whale — the most valuable of all the whale species and the one which formerly bore the brunt of the catch — last season showed a decrease to 21.3 % as against 26.3 % the season before (in 1932/33 all of 79.8 %), so that it will not be possible to increase the catch total in order to compensate for the increased participation, except by deliberately ruining the whale stock.

It is of course a fact that the whaling industry has profited by the high prices prevailing after the war, and that these will remain sufficiently high also during the coming season to enable all the expeditions to make good profits. But when the fall in prices comes, it is likely that the expeditions with the highest production costs will suffer heavy losses. For this reason a number of whaling companies are at present carrying on experiments for a better utilisation of the raw material than merely the production of whale oil. Perhaps the industry in this way will be able to counteract, at least in part, the very unfortunate development which international whaling now is passing through.

25 år siden 88° N -

Noen ord med

direktor Hj. Riiser-Larsen

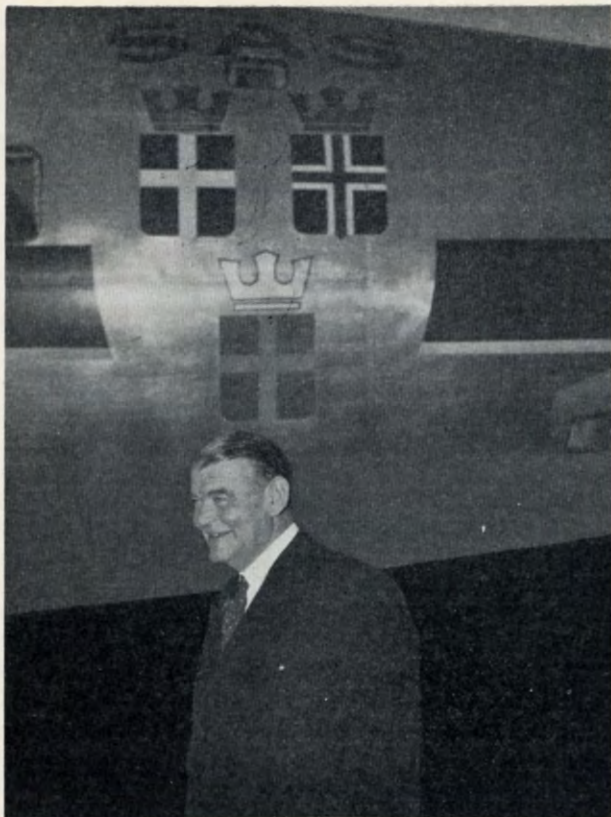
Den 21. mai 1925 startet Roald Amundsen og hans fem kamerater i to flybåter fra Kings Bay på Svalbard for å fly til Nordpolen og tilbake.

Ombord i N 25 var Amundsen, Riiser-Larsen og Feucht, mens Ellsworth, Dietrichson og Omdal bemannet N 24.

Den 22. mai tidlig om morgenen landet begge flybåtene ikke langt fra hverandre. Observasjonene viste at de var på 87° 43' n. br. og 10° 20' v. l.

N 24 som var revet opp i bunnen under starten ble forlatt, og alle seks gikk nå inn for å få laget en høvelig startplass for N 25. — Og det arbeid som ble utført og den utholdenhet som ble vist av disse seks menn i dagene mellom 22. mai og 15. juni da de kom seg med flyet opp i luften igjen, er gått inn i polarforskningens historie som en av dens mest lysende bedrifter.

En går vel heller ingens ære for nær, når en slår fast at uten Hjalmar Riiser-Larsens framrakende flyging og hans kolossale slit under planeringene av de mange startbaner før de endelig



Direktør Hj. Riiser-Larsen

kom avsted, var av avgjørende betydning for en vellykket gjennomføring og særlig avslutning av turen.

Roald Amundsen sier selv om ham i sin bok om turen:

«Som flyver er han jo så godt kjent av alle mennesker i landet, så en presentasjon som sådan er overflødig. Men han har dusinvis andre utmerkede egenskaper, som det ikke lønner seg å regne opp, men som gjorde ham i høyeste grad skikket for den oppgave som han hadde. For en leder blir den vanskeligste ferd en behagelig og lett oppgave, når man har en sådan person som sin nærmeste mann.»

Hjalmar Riiser-Larsens virke siden den gang er i store trekk så godt kjent, at jeg ikke skal komme inn på det her.

Både som sjef for flyvåpnet under og etter krigen og som direktør for DNL er han blitt sterkt angrepet og kritisert. Men det vil en mann med sine meningers mot alltid bli, og Riiser-Larsen har en brei rygg, som tåler en støyt.

Men jeg lurar på om ikke han har vært endel uheldig med sine «nærmeste mann»?

Jeg oppsøker direktør Hj. Riiser-Larsen på hans enkle kontor på Fornebu.

Han sitter midt oppe i de viktige forhandlinger om utvidet samarbeid i SAS, så samtalen blir kort.

Han utstråler en trygg ro, men stemmen røper en viss bitterhet. — Det er tydelig at han i tankene tumler med de enkelte menneskers plass i

tilværelsen, i nasjonen og i hele menneskeheten. Han er også i sin søken etter en større sammenheng mellom menneskene kommet til et resultat. Den eneste redning for menneskeheten er å skape en organisasjon som kan samle enkeltmennesker fra de forskjelligste folk og således prøve å bygge bru mellom alle verdens nasjoner og forebygge en forferdelig krig som vil skape ennå mere kaos og ødeleggelser.

Derfor er han gått inn i aktivt arbeid for «En Verden»-organisasjonen.

Jeg spør direktør Riiser-Larsen om hva han husker best, når han tenker tilbake på turen til 88° n. br.:

— Starten i Kings Bay — om vi skulle komme til værs med den tungt lastede båt. Og så landingen på 88° n. — om vi skulle få bæreflaten revet av mot skrugarden. Klimaks på det hele var så starten 24 dager senere.

— Hvor mange er borte av de som var med på turen?

— Roald Amundsen, Leif Dietrichson og Oscar Omdal er ikke mere.

— Hva kan gjøres for å utnytte ødemarksromantikken i turistnæringen — f. eks. Svalbard?

— En nødvendig betingelse er båtforbindelse med regulære seilinger og gode passasjerbequemmeligheter. Spitsbergen er da det ideelle sted for poseløpere. Disse må imidlertid ha erfaring hjemmefra. Nybegynnere må ikke gi seg i kast med Spitsbergen..

— Er det noen framtid i f. eks. turistflyging i polarområdene?

— I dag ser det temmelig mørkt ut, men når det gjelder flyging skal man aldri si aldri. Det er utvilsomt muligheter til stede.

— Hva mener De er meningen med livet?

— Da må jeg svare med et sitat fra Arne Garborg: «Kvi er folk så uglade? Dei skulle gledja andre, so vart dei sjølv glade.»

— Hva kan/bør/eller må gjøres for å sikre menneskeheten mot en ny verdenskrig?

— Gjennom årtuseners utvikling har det lykkes oss mennesker å bygge våre egne land opp til rettsstater innenfor våre egne grenser. Der har vi dessverre stoppet. Landene og folkene imellom hersker anarki og den sterkeste rett.

Jorden er gjennom flygingen blitt så liten, og folkene er kommet så nær sammen at vi må søke videre i vår utvikling. Vi må lage ett rettssamfunn av hele verden — hvor alle folk står sammen og ikke mot hverandre.

Dette kan gjøres ved at alle slutter opp om «En Verden»s program til støtte for våre regjeringer i deres arbeid for å bringe FN stadig videre framover.

— Hva er Deres høyeste ønske for Dem personlig?

— Det får bli en privatsak.

— Hva er Deres høyeste ønske for det norske folk?

— Oppslutning om «En Verden».

— Hva er Deres høyeste ønske for menneskeheten?

— Oppslutning om «En Verden».

En Spitsbergen-tragedie

*Den kjente fangstmann og overvintrer Arthur Oxås
fra Tromsø forteller:*

Det var i 1908. Jeg lå med noen kamerater på overvintring i Bellsund, hvor vi hadde stasjon litt innenfor Kapp Lyell.

En av de første dager av august kom det len-sende ei bitte lita skøyte inn mot land og tør-net nedenfor hytta som vi akkurat hadde fått opp. Ombord var han Johan Sivertsen med 3 mann, alle fra Tromsø. Vi var gamle kjenninger alle sammen, og fikk oss en lang prat. Skøyta var en gammel notbåt som Sivertsen hadde bygd opp en bordgang og lagt dekk på. Det var ikke rare greiene å gå på ishavet med, men skøyta var noe av en skarpseiler og bar det stolte navn «Gjøa» etter Amundsens skute. Utrustningen var mangelfull, karene hadde ikke vært på over-vintring før og kjente ikke forholdene, men Si-vertsen mente det skulle klare seg. Han ville seile nordover så langt han kunne komme langs kysten, sette skuta opp og bygge vinterstasjon. Det var meget å prate om, og karene ble sit-tende hos oss i flere timer. Først langt ut på kvel-den lettet «Gjøa» og vi så den bli mindre og min-dre nord i havbrynet.

Man hørte så ikke mere om Sivertsen før som-meren etter da Sverdrup Sakariassen kom hjem fra overvintring på Lågøya. Han kunne fortelle om Sivertsen-ekspedisjonen.

— Like før vi var klar til å seile hjem, rodde noen av karene mine oppover mot Nordkapp. I en bukt stod «Gjøa» trukket på land og litt lenger oppe lå en hytte. Det første de ble var da de kom opp til hytta var liket av en mann som lå på to tomfat foran døra. Døra var stengt, men gjennom vinduet skimtet de to køyer og der lå en død mann i hver av køylene. Karene fikk ikke anledning til nærmere undersøkelser, for isen kom settende og de måtte i all hast ro derfra. — Det kom ingen skuter på disse kanter mere den sommer, for isen blokkerte etterhvert hele nordkysten av Spitsbergen, og enhver videre

oppklaring av tragedien i hytta på Nordkapp måtte foreløpig hvile.

I 1910 var det forhandlinger i Tromsø Skip-perforening om å få staten til å sende oppover et fartøy så de døde kunne bli begravd. Det trakk imidlertid ut med avgjørelsen, og det ble til at Ole Hogstad og jeg påtok oss turen mot at foreningen skulle anbefale et bidrag på 3000 kro-ner av staten til dekning av utgifter og annet. Det var et utsatt sted vi skulle til, og vi kunne lett bli fast i isen og få en overvintring på oss.

Vår samlede kapital var 800 kroner, og alt dette gikk til innkjøp av proviant og tobakk. Det ble ingen flott utrustning, og vi fikk leve — som så ofte før — mest av landets produkter. Hogstad hadde en gammel rifle med 500 skudd. Verftsme-ster Alvik lånte oss en båt, og vi sydde selv lati-nerseil til den.

Ingeniør Reitan lå klar til å seile til sine kull-felter i Grøn fjorden, og vi fikk følge med hans skøyte «Enigheten» mot å gjøre tjeneste på dekk under overfarten. Turen over havet gikk fint og den 1. juli tørnet vi nedenfor hvalslisken i Grøn-fjorden.

Vi gjorde oss klar til start samme dag. Reitan mente at det var den reine galskap å begi seg ut på en slik tur, men vi holdt fast ved vår be-stemmelse.

Den 2. juli 1910 om morgenen startet vi på vår henved 500 km. lange rotur. Det var fint vær og stille på Isfjorden, og milene seig unna. Vi passerte Daudmannsodden og fortsatte videre opp Forlandssundet. Været holdt seg pent, og vi besluttet å ro inn til øylene i bunnen av Kongsfjorden for å finne egg. Vi gikk i land på Storøya hvor vi tendte bål og koste oss med egg og gåsestek til middag. Det var så varmt og tindrende vakkert, og jeg husker vi hadde et her-lig, forfriskende bad. Det var det rene slaraf-fenliv. Sus av fuglevinger og fuglelåt alle steder. Iltre terner dasket gang på gang ned i hodet på oss, e-hoer som gikk i ett med bakken, fauk av redet i siste øyeblikk og sendte en sprut av ille-luktende magesjuke ut over eggene til beskyt-telse, griske, rovhungrige stormåser seilte lyd-løse og vaktssomme over oss, og på langt hold hørte vi gassene varsle madammene om at der var ugler i mosen.

En liten ensom gåsunge som antakelig var blitt morløs, ruslet inn i leiren vår. Det var liksom den søkte hjelp og beskyttelse, den fulgte etter oss hvor vi gikk og plistret og pratet på sin vis. Da vi skulle ro videre var det som om den absolutt ville opp i båten til oss, og den klaget seg sårt. Det var helt hjerteskjærende å se på, og vi be-



Liket av en mann lå på to tomfat

sluttet oss til å ta den med oss. Vi fyllte en gammel kurv med mose og gress, og det var tydelig å se at gåsungen likte seg. Da vi vel var kommet utpå, så vi en hvalbåt svinge inn Kongsfjorden sørfra. Det var fortsatt pent vær, men da vi rundet Kapp Mitra frisket det på fra vest, og sjøen økte etterhvert. Vi kunne ikke vende tilbake for strømsjøen ute i fjordkjeften var stygg og en brukbar nødhavn var det ikke før adskillig lenger nord. Vi lot det stå til for en liten lapp av seilet. Båten jog nordetter så skum-drevset stod lang vei. Vi talte jøklene etterhvert som vi passerte dem og det bar fort i vei. Hogstad satt ved masten og øste uten opphør, jeg hadde styrvollen. Båten var halvfull av sjø hele tiden og alt som ikke tålte vann av utstyret ble ødelagt. Gåsungen, den lille vennen vår, ble skyllet over bord av en sjø uten at vi kunne gjøre noe. Jeg tenkte at snart går det samme vei med oss også.

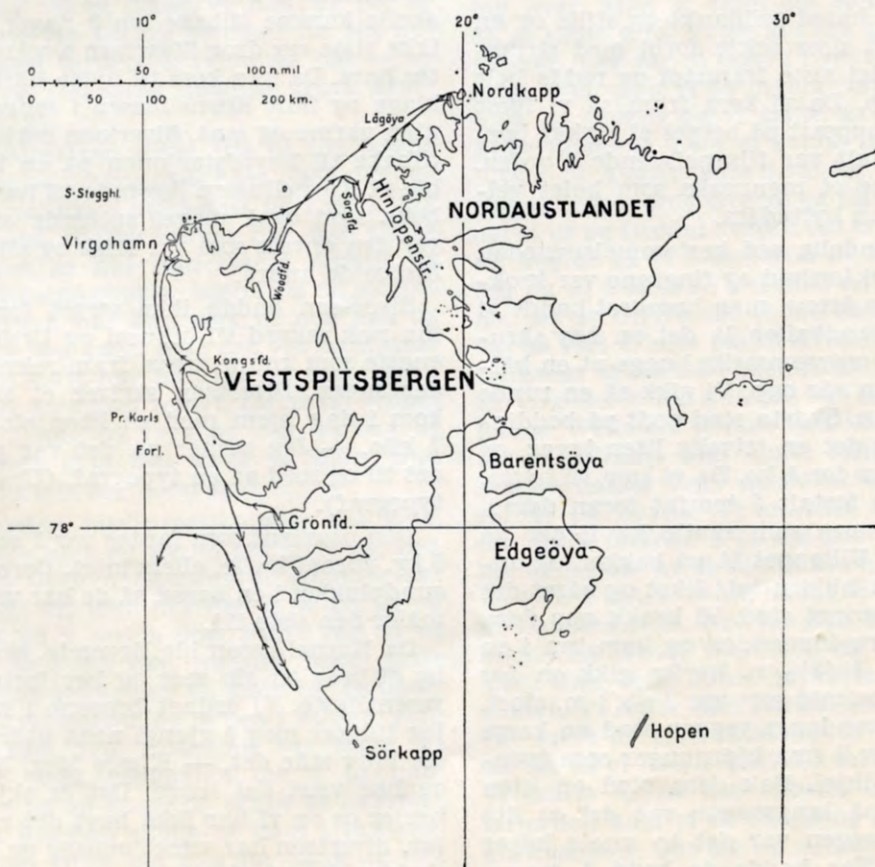
Da vi hadde seilt forbi «Dei Sju Isfjella» og kom tvers av Magdalenafjorden kom vi inn i fullkommen stille og tåke. Det var en behagelig følelse å ha kommet ut av sjørøkket. Vi lenste så båten og ryddet opp. Det meste av provianten var ødelagt, mel og gryn lå som en tykk leirsuppe i bunnen av båten og det andre fløt omkring. Lommeuret mitt var stanset. Jeg hadde sittet i vann til midt på livet mesteparten av tiden, og nå var det ingen mulighet til å få det igang igjen. Det var vår eneste klokke. Vi

måtte igjen ty til årene. Vi rodde inn Sørgatt, men da isen lå ubrutt et stykke inn i sundet, måtte vi snu og ro på yttersiden av Danskeøya og inn Danskegattet til Virgohamna. Her lå 3 Tromsøkarer vakt for amerikaneren Wellman som skulle fly til Nordpolen med luftskip. Vi spiste middag hos dem og fikk en kasse kjeks og noe annen proviant som erstatning for det vi hadde fått ødelagt. Herfra rodde vi videre til Kvitøya (Steggholmen) hvor det stod en gammel fangsthytte. Da vi kom hit, var vi så trøtte at vi ikke klarte å ordne opp noe, men sovnet med en gang. Da vi hadde sovet ut, fyrte vi opp i hytta og hengte alt til tørk. I mellomtiden rodde vi opp til Norskøya for å samle egg og dun. En kvitrev som var gått på gift om vinteren var tint fram. Den var helt fin, så vi flådde den og spilte skinnet.

Vi lagret den fangst vi fikk i hytta på Kvitøya.

Den 10. juli rodde vi videre østover, men ved Velkomstpynten ble vi stanset av isen som lå helt pakket i landet. Vi måtte foreløpig ta det med ro og begynte å jakte storkobber. Vi plattet skinnene i bunnen av båten, og når vi ble trøtte kveilet vi oss oppå og bredde seilet over oss. Strømmen går vestover her, og da vi våknet var vi utenfor Norskøyene. Vi rodde opp til Kvitøya igjen og lagret fangsten sammen med det øvrige vi hadde her før.

Vi forsøkte 2 ganger til å komme østover, men



Hogstad og Oxås' reiserute

måtte snu, først 3. gang var det blitt litt slakke i isen og vi sleit oss fram til Sørgebaien. Ute i Stredet blåste det stiv kuling, og vi måtte vente til vinden spaknet. Den 24. juli ble det igjen en fin dag, og vi rodde over Hinlopenstredet til vestsiden av Lågøya. Dagen etter fortsatte vi og tenkte å ta den siste tørn opp til Nordkapp, men da vi kom klar av øya hørte vi en besynderlig dur og sus og kunne ikke forklare årsaken. Men så ble vi var en kvit mur som nærmet seg med sterk fart fra nord. Det var isbrua som kom settende ut fra Lady Franklin- og Brennevinsfjorden. Vi var ikke sene om å komme oss i le av Lågøya. Her kunne vi se på det selsomme naturskuespill, blikkstilte vær, men isen kom veltende med dunder og brak, en malstrøm av flak drevet fram av umåtelige krefter. — Vi fant at hovedårsaken måtte være kraftige utfallsvinder inne i bunnen av fjordene.

Vi fordrev tiden med en spasertur langs stranden for å se etter ilanddrevne ting. Vi fant blant annet en praktfull galeonsfigur, en kvinne med flagrende hår og gevant og med framstrakte armer som om hun ville favne allverden. Figuren var nydelig utskåret og hadde mange fine kruseduller. Hogstad påstod at det var indiske avgudstegn og at han kunne tyde dem. «Jau, her skal det bli peng å tjen når vi kjem hjem med den», forsikret han. Før vi rodde videre murte vi opp amasonen på en forhøyning, så hun kunne skue ut over havet. Skjebnen laget det ikke så at vi fikk hentet henne, og kanskje står hun der ennå og brer armene forlokkende ut.

Den 26. juli lå havet solblankt og stille og en og annen isknult drev sakte forbi med strømmen. Vi gjorde det siste framstøt og rodde helt opp til Nordkapp. Da vi kom fram så vi først skøyta som stod oppsatt på berget et stykke bortenfor hytta, og alt var tilsynelatende i orden. Det manglet bare et menneske som heiet velkommen til oss fra hyttedøra.

Så var vi da endelig ved bestemmelsesstedet. I nevene hadde vi lærhud og fingrene var kroknet av å holde om årene, men humøret hadde vi i behold. Langs landkallen lå det en høy skrugard, og vi måtte møysommelig hugge ut en båtstø for å få båten vår opp. Vi gikk så en runde for å se sakene an. Skøyta stod godt på beddingen. Ombord var det en trivelig liten lugar, og der bestemte vi oss for å bo. Da vi kom til hytta, stod det som før fortalt 2 tomfat foran døren, men den døde mann som skulle ha ligget på fatene var borte. Ullteppet lå på bakken og antagelig har vel en isbjørn tatt liket og båret det med seg et eller annet sted. Vi brakk opp døra som var stengt fra innersiden og kom inn i en forgang som var $1 \times 2\frac{1}{2}$ m. Herfra gikk en dør inn til oppholdsrommet som var $2\frac{1}{2} \times 3$ m. stort. Fra døra og innover langs veggen stod en kasse med kadavrene av 2 små bjørnunger som tydeligvis var sultet ihjel. Bak døra stod en liten båtovn og midt på langveggen var det et lite vindu. På frontveggen var det to smale køyer over hverandre. Her hadde de bodd 4 mann, hvorav de to måtte ligge på gulvet. I underkøya



— — — brer armene forlokkende ut

lå Olav Korneliussen. Han lå med begge knærne trukket opp under haken og med armene strukket fram over køyegavlén. Alle fingrene var avspist, formodentlig av rev som har kommet inn gjennom det lille vindu som var knust. I køya lå også bibelen og noen brev som han hadde skrevet før han døde. I overkøya lå Johan Sivertsen med teppet trukket opp over hodet. På en liten hylle ved hovedgjerdet stod en liten skål med melrøre. Her lå også Sivertsens dagbok som han hadde ført helt til han ble syk.

Han skriver våren 1909, — Korneliussen klager seg syk i dag, men jeg skal plukke sykdommen av ham. Han tar så mannen med seg til en liten bistasjon de hadde i Nordkappsundet og her skal så Korneliussen fangste alene. Ordren var at han skulle komme tilbake om 3 dager, men da han ikke viste seg drog Sivertsen avgårde for å se etter ham. Da han kom til hytta hørte han ynke og klage og fant Korneliussen i senga på 3. dagen uten varme og mat. Sivertsen måtte trekke ham tilbake til hovedstasjonen på en kjelke, og her ble så Korneliussen liggende til han døde. I dagboka stod også meget spittende om Ursin som var den eneste som var frisk og alltid forsøkte å hjelpe de andre.

Sivertsen hadde ikke sørget for å få samlet inn nok rekved til brensel og Ursin var nå den eneste som kunne grave fram rekvestokker under snøen. Sivertsen skriver et sted, — Ursin kom i dag hjem med en liten stokk som veide 7 kilo. — Jeg mener nå det var godt gjort, og det til og med av en typograf. (Ursin var nemlig typograf).

Den proviant som fantes var 1 sekk mel og ca. 5 kg. ubrent kaffe, ellers intet. Deres eneste ur lå sundplukket i en kasse, så de har vært uten tidsmåler den siste tid.

Da Korneliussen ble liggende, skrev han daglig et brev til sin mor og her forteller han det vesentligste. Vi ordnet brevene i rekkefølge, og jeg tillater meg å gjengi noen utdrag. I det første brev står det, — Kjære Mor. Nu er jeg syk og har vært det lenge. Det er skjorbuken som herjer os og vi har ikke havt det rart på denne tur. Sivertsen har været umulig og han får bære skylden for at vi alle går til grunne. Allerede i fjor høst da vi seilte over Stredet, stengte han

os alle 3 i lugaret, å seile alene over i en stiv kuling. Sjønt vi sjøt 7 bjørner ved huset og fik 2 reinsdyr i Februar så fik vi ikke spise kjød uten spesiell tillatelse. Ursin som er den eldste av oss fremholt at den eneste måte vi kunne berge livet på var at skyte Sivertsen. Dette vilde vi ikke være med på, da fik det heller gå som det vilde.

Langfredag 1909 skriver han: — Kjære Mor, idag døde Eilert og de bar ham ut og la ham på 2 tomfat utfor døren. Et uldteppe blev lagt runt ham. Det føles nu dobbelt trist når han døde. Ingen av oss prater, envær har nok med sine tanker. Ursin er den eneste som klarer noe. Han graver frem ved så vi får en lunk i ovnen, baker noen klapkaker som er den eneste mat vi har. Lit kaffe har vi enda, så vi får en skvett. Melk hadde vi 20 bokser da vi reiste fra Tromsø, så det har vi ikke seet siden vi kom på land. Sivertsen er nu også meget dårlig, men enda spiter han og kritiserer han Ursin for alt han gjør for oss.

Den 10. april skriver han: — Kjære mor, i dag forlot Ursin oss. Han skulle prøve og komme sig til Lavøya vor Sakariassen lå — —.

I brevene fra nå av heter det stadig at «døden er os nu viss». Han sier et sted at «Sivertsen nu prøver at hjelpe så godt han kan, men det er ikke stort han kan gjøre da vi ikke har noe, å brensel klarer han ikke hente. Vi rører ut mel i vand, men klarer ikke spise det. Døden er oss sikker. Eilert ligger ute på fatene, Ursin er gået, Sivertsen er taus, og snart er vi ikke mer».

Den 15. mai 1909 skriver han siste brevet. Kjære Mor, nu føler jeg at døden er nær, og det er jeg glad for. Der vor jeg nu kommer får jeg det bedre en i denne verden, å vi møtes hos — — Her ender brevet i et strek nedover arket, kreftene har ebbet ut.

Der stod da Sivertsen alene. Ute på tomfatene lå en mann død og i køya over ham døde den siste, og han klarte ikke å bære ham ut. Ingen ting å hjelpe seg med. Hvilke tanker har han hatt? Såvidt man kan se har han stengt dørene og iført seg engelskskinnbukse, islending og skinn-lue. I en tallerken har han rørt ut noe mel og satt på en hylle ved køya, men det var bare spist et skjeblad. Til slutt har han krøpet opp i køya og har dradd teppet over hodet. Da vi slo teppet av Sivertsen lå han på rygg og han så bra ut for luften hadde ikke fått virke på ham. Han hadde ikke etterlatt seg noen brev.

Da vi nå hadde fått oversikt over det hele, stelte vi oss noe mat og hvilte oss godt ut. Det var den 27. juli. Vi savnet klokka, en kommer lik-som i ulage når en ikke har den å se på av og til. Vi tok nå til å ordne opp. Først bar vi ut bjørnekassen og satte den mellom noen store steiner. Vi skulle bruke den til kiste for de døde. Vi tok først Korneliussen og la ned i kassen. Han fyllte ikke meget opp. Sivertsen var verre. Vi måtte brekke vekk køygavlen for å få ham fram. Jeg stod på en kasse og skulle ta skulder-partiet, mens Hogstad skulle ta ham i hoftene. Da vi fikk ham fram ble han for tung og falt på hodet i gulvet. Det rant da blodvann ut av

munnen på ham. Vi fikk ham omsider ut og ned i kassen, spikret på lokk og murte en steinmur rundt. Til slutt satte vi opp et simpelt trekors med navn og dato.

Så stod da hjemreisa for døra og vi måtte tenke på å få «Gjøa» flott. Alle taljer var sprengt under opphalingen og vi fikk en lang jobb med å spleise tauverk. Det var ca. 50 m. ut til sjøen og vi fikk rigget til en 4-skåren talje med en liten klappløper på tampen. Tomme for tomme seig den utover og den 10. august hadde vi skøyta på sjøen. Det var et stort øyeblikk for oss. Vi tok først ombord de døde etterlatenskaper, og det var ikke stort. 7 bjørneskinn lå slengt rundt huset og inne i hytta hang det 1 hvitrevskinn. Det var et godt skinn.

Da vi hadde tatt ombord alt vi skulle ha med oss, var vi godt trette og gikk til køys. Hvor lenge vi hadde sovet er ikke godt å si, men jeg våknet ved en besynderlig skvalpende lyd inne i lugaren og fant at sjøen nesten stod opp i køyene våre. Det ble en pumpetørn som jeg ennå husker, for vi hadde bare en liten russepumpe og den gikk tregt. Vi fikk imidlertid skøyta lens igjen og tok løs for å komme oss på farten. Noen storflorer som kom rekende nødde oss å søke ly bak noen grunniser utenfor Birdvågen og først den 13. august kunne vi fortsette. Isen hadde slakket noe og etter en del strev var vi ute i stredet. Båten som vi hadde rodd oppover i, hadde vi på slep da det ikke var plass for den på det lille dekket. Vi fikk seilene opp, og da vi fikk Hinlopenstredet åpent, ble det en hel risting over. Men vi følte oss som herremenn nå da vi slapp å ro. Vi lot det stå til helt til Wood-fjorden, her var vi oppe i Svensenbukta for å se etter rein, men vi så ingen. Om kvelden ble det n. v. og snøkov og vi seilte da over fjorden til Ankerholmene, hvor vi kunne ligge trygt.

Den 16. august kom 2 skuter seilende opp dit. Det var skipperne Grødal og Ekrem. Ekrem lånte oss et ur og Grødal overlot oss endel kavring. Den 17. august så vi forløperne av isen nordfra. Det bar da til å strekke seil med en gang for å komme oss ut herfra før vi ble stengt inne. Og det var så vidt vi kom oss til Kvitøya og fikk ombord fangsten vi hadde liggende der. Derfra seilte vi til Virgohavn for å få oss noe proviant, men her hadde Wellman hentet ned mannskapet og alt utstyr. «Fram» som under rittmester Isachsens ledelse hadde vært nordover og loddet opp, lå tørnet på havna. Vi snakket om å ro ombord der for å forsøke å få oss noe proviant, men vi ble enige om at vi skulle klare oss selv. Etter å ha fylt 1 tønne vann, heiste vi igjen seil og stod ut Danskegattet. Det var den 21. august. Skøyta hadde nå tetnet betydelig, så vi holdt den makkelig lens, og vi kunne innrette oss med 6 timers vakter. Vi seilte ned Forlandssundet, men da vi var tvers av Hornsund møtte vi isen, og vi ble da var at vi hadde seilt oss fast i en stor isbukt. Vi måtte krysse oss tilbake og først tvers av Isfjorden kom vi til odden og kunne igjen sette kurs sørover. Det ble nå stille og slingring. Mens vi lå der kom S/S «Lofoten» som hadde vært

nordover med et jaktselskap for hjemgående. De stoppet og ba oss ombord, men vi ville ikke vise oss i selskap slik som vi så ut. Da den fortsatte syntes vi det var dobbelt trasig å bli liggende igjen. Vi hadde bare noe muglet kavring og harskt flesk igjen, og så var det en kjel svart kaffe på hvert vaktskifte. Omsider fikk vi vind igjen og den 4. september fikk vi landkjenning, men det la over med mørkeskodde og først den 7. september klarnet det opp. Vi var utenfor Tarhalsen på Sørøya og seilte inn til Vatnhavn. Her fylte vi 1 tønne vann og byttet til oss noen sei. Det ble nå dårlig vær med sterk motvind og vi klarte ikke å krysse oss opp til Hasvik, men

måtte ta opp i Nordkarkan og bli liggende til vinden spaknet.

Søndag den 11. september passerte vi Skattøra, ble gjenkjent og flere båter slepte oss opp til byen. Vi var hjemme i Tromsø igjen. Det første vi ønsket oss var et måltid ordentlig mat, for vi var faktisk halvt utsultet.

Så var da denne turen gjort. Vi hørte aldri noe om utfallet av søknaden til staten om de 3000 kroner til dekning av våre utgifter. Hogstad er nå død for mange år siden og hans grav er mer naken enn grava på Nordkapp. Der står det da i hvert fall et trekors.



Til slutt satte vi opp et simpelt trekors med navn og dato

Norwegian Meteorological Work in the Polar Regions during 1950

By Sig. Evjen, The Norwegian Meteorological Institute

I Arktis underholdes stasjonene Jan Mayen, Bjørnøya, Hopen, Isfjord Radio og Myggbukta. De 3 første stasjoner er i administrativ henseende underlagt de norske meteorologiske institusjoner, som ansetter folk og sørger for utrustning. På hver av disse 3 stasjoner er der en bestyrer (med telegrafistutdannelse), 2 telegrafister og 1 kokk og altnuligmann. Til stasjonen på Jan Mayen er det knyttet en radiosonde-stasjon*) med 4 manns betjening — og en av disse tjenestgjør som radiosondesjef.

Jan Mayen brukes også som formidlingsstasjon for telegrammer til fiskere og fangstfolk i Vesterisen og befordre telegrammer til og fra Grønland; tildels har stasjonen også forbindelse med de danske meteorologiske stasjoner. Bjørnøya formidler telegrammer for Isfjord Radio, Hopen og Vardø Radio og tjener dessuten som peilestasjon for skip i Ishavet. Både Jan Mayen og Bjørnøya gjentar værvarslene for Tromsø for de nærliggende strøk i Ishavet under fangstsesongen (særlig i tiden 15/3—31/5).

Isfjord Radio er underlagt telegrafverket, men funksjonærene er forpliktet til å ta meteorologiske observasjoner av hensyn til værtjenesten. Stasjonen er viktig som den nordligste norske stasjon.

Myggbukta stasjon tilhører A/S Arktisk Næringsdrift, som har et årlig bidrag for å utføre meteorologiske observasjoner**). For tiden har stasjonen en besetning på 2 mann, begge telegrafister.

Selvom den såkalte værskipstasjon M, som drives i fellesskap av Norge, Sverige, Danmark og Belgia ligger sør for polarsirkelen (på 66° N, 2° E) er den utsatt for så mange «polarluftutbrudd» at den nærmest må regnes til de arktiske stasjoner. Stasjonen har 2 skip, som avløser hverandre hver måned. Den meteorologiske del av besetningen utgjør 7 mann, som både tar vanlige meteorologiske observasjoner, sender

In the Arctic, the following meteorological stations are maintained: Jan Mayen, Bear Island, Hopen, Isfjord Radio and Myggbukta. The first three stations are administered by the Norwegian meteorological institutions, which appoint the employees and take care of the equipment. On each of these three stations there are a manager (with telegraphic training), two telegraphists and one cook and allround man. The station on Jan Mayen has also a radio-sonde station with a crew of four men, one of whom acts as radio-sonde chief.

Radio sondes are small balloons equipped with radio apparatus, which automatically send reports regarding air pressure, temperature and humidity as they ascend. By the help of these reports, weather charts covering the upper air strata are drawn.

Jan Mayen is also used as a transmitter station for telegrams to fishers and hunters in the Vesterisen, and to forward telegrams to and from Greenland. The station has also connection with the Danish meteorological stations. — Bear Island transmits telegrams for the Isfjord Radio, Hopen and Vardø Radio, and in addition serves as a direction finding station for vessels in the Arctic Sea. Both Jan Mayen and Bear Island repeat the weather reports from Tromsø for the adjacent regions in the Arctic Sea during the catching season (particularly during the period March 15—May 31).

The Isfjord Radio pertains to the Norwegian Telegraph Works, but the employees must also make meteorological observations on account of the weather service. The station is important as being the most northern Norwegian station.

The Myggbukta station belongs to A/S Arktisk Næringsdrift, which receives an annual sum for making meteorological observations. The operation of the meteorological station is under control of the Norwegian Polar Institute. — At present there are two men at the Myggbukta station, both telegraphists.

Even if the so-called Weather Ship Station M, which is operated jointly by Norway, Sweden, Denmark and Belgium, lies south of the Polar Circle (at 66° N.—2° E.), it is exposed to so many «polar air outbursts» that it may almost be considered as belonging to the arctic stations. The station is worked by two ships, which relieve each other every month. The meteorological members of the crew are seven, who make the usual mete-

* Radiosonder er småballonger forsynt med radioapparater som automatisk sender meldinger om luftens trykk, temperatur og nedbør ettersom de stiger tilver. Ved hjelp av disse meldinger tegnes det værkarter over de høyere luftlag. **) Driften av den meteorologiske stasjon kontrolleres av Norsk Polarinstitutt.

værtelegrammer, driver en radiosonde-stasjon, utfører oseanografiske målinger og foretar en første bearbeidelse av materialet.

Norske fiskere og fangstfolk i havområdene ved Island og Sør-Grønland får værvarsler fra Vervarslinga på Vestlandet i Bergen.

I Antarktis er der f. t. en norsk-svensk-britisk ekspedisjon, som har med 2 meteorologer: Fra norsk side Nils Jørgen Schumacher (sjefsmeteorolog) og fra svensk side Gøsta H. Liljequist. Foruten å ta vanlige meteorologiske observasjoner, driver de også en radiosonde-stasjon og tegner dessuten værkarter.

orological observations, send weather messages, operate a radio sonde station, carry out oceanographical measurements and make the first revision of the material.

Norwegian fisherman and hunters in the waters by Iceland and South Greenland get their weather reports from Vervarslinga in Bergen.

In the Antarctic there is at present a Norwegian-Swedish-British expedition, which includes two meteorologists: Mr. Nils Jørgen Schumacher (senior meteorologist) from Norway, and Mr. Gøsta H. Liljequist from Sweden. In addition to making the usual meteorological observations, they operate a radio sonde station and draw weather charts.

Et forsøk med nødproviant for flygere i Alaska

Av dosent Kåre Rodahl

Spørsmålet om nødproviant for flygere under arktiske forhold har i løpet av de siste år vært gjenstand for inngående undersøkelser av det amerikanske flyvåpen. Den stadig utvidede flyvirksomhet i polartraktene har økt betydningen av dette spørsmål og den sterke begrensning av den mengde nødutrustning som kan medbringes av vekthensyn, har i betydelig grad vanskeliggjort problemet. Endelig må en ta i betraktning at en flyger kan komme til å måtte passere både tropiske og arktiske strøk under en og samme flyging, og det er derfor ønskelig at nødprovianten er egnet for bruk under alle geografiske forhold.

Som et avsluttende ledd i en lang serie undersøkelser som har vært foretatt ved det amerikanske flyvåpens forskningsinstitutter (Aeromedical Laboratory, Dayton, Ohio og Arctic Aeromedical Laboratory, Fairbanks, Alaska) foretok vi i vinter en ekspedisjon til Alaska for å eksperimentere med en ny type nødproviant blandt en gruppe frivillige flygere under arktiske forhold. Problemet var å undersøke hvorvidt denne rasjon, som var begrenset til et minimum, var tilstrekkelig til å opprettholde tilfredsstillende moral og fysisk utholdenhet gjennom et rimelig tidsrom.

Ekspedisjonen bestod av 18 mann i alt, og selve forsøket ble foretatt ute i villmarken ved et islagt vann — Blair Lake — vel 50 kilometer utenfor Fairbanks. Her levde vi i 10 døgn i telt i 20—30 graders kulde på en dagsrasjon som inneholdt 475 kalorier, eller tilsvarende noe over 100 gram sukkertøy pr. mann. Ekspedisjonsstaben bestod foruten meg, av en biokjemiker, en flylege, en psykolog og en utrustningsoffiser.

Forutsetningen var at forsøket skulde utføres under så realistiske forhold som mulig, slik som de ville ha vært blandt besetningen på et havarert fly. Vi hadde derfor valgt å henlegge forsøket til dette isolerte område i ødemarken, uten forbindelse med omverdenen. Som belønning for deltagelsen i forsøket, som var helt frivillig,

og de strabasser det medførte, fikk forsøksobjektene 30 dagers permisjon etter forsøkets slutt.

Planen gikk ut på å lande alt personell sammen med den vanlige nødutrustning: telt, sovepose, truger, ski etc. med fly på det islagte vannet. Det ble så deltagernes oppgave å opprette en leir, og å klare seg på beste måte i 10 døgn, hvorefter de ville bli hentet med fly. Av moralske hensyn skulle forsøkslederne leve under nøyaktig samme vilkår som forsøksindividene, og dele deres skjebne med dem.

Forsøksdeltagerne var delt opp i to grupper, hver i sin leir tilstrekkelig adskilt til å umuliggjøre enhver kontakt mellom gruppene. Den ene gruppen fikk den vanlige nødproviant som for tiden anvendes i det amerikanske flyvåpen, mens den andre gruppen fikk den nye proviant typen på 475 kalorier per mann per dag. Ellers var vilkårene nøyaktig de samme i begge grupper, og samme arbeidsmengde ble utført av begge, — ca. 3000 kalorier pr. dag.

Etter en innledende standardiseringsperiode på 4 dager med omfattende medisinske og fy-



Rundt leirbålet

siologiske undersøkelser ved Arctic Aeromedical Laboratory i Fairbanks, var vi klar til å begynne selve forsøket den 16. januar. I grålysningen om morgenen begynte transporten av personell, som ble utført av en avdeling av 10th Rescue Squadron under kommando av oberstløytnant Strouse. (Det var han som fløy med Bernt Balchen fra Alaska over polkalotten til Oslo høsten 1949.) Vi benyttet Cessna's utstyrt med ski, og fraktet tre mann om gangen.

Vi fløy i lav høyde over slettelandet omkring Tananaelven. I sør så vi rødmen av dag bakom den veldige fjellkjeden — Alaska Range — som strakte seg som en Lofotenvegg på tvers av vår rute. Lenger borte stakk den 20.300 fot høye toppen av Mount McKinley opp gjennom frost-tåka. Under oss talte vi over 20 elg i den glisne granskogen mellom de islagte elvefarene. En halv time senere landet vi på den harde fokksnøen på Blair Lake.

I solrenningen kom en C54 halende med en glider, lastet med vårt utstyr tett over tretoppene. Den kastet loss og glideren landet elegant på ski ute på isen.

I løpet av formiddagen ble gruppene samlet, og vi var overlatt til oss selv. Den ene gruppen opprettet sin leir i skogkanten på østsiden av vannet, og den andre på vestsiden.

Vi fant en rydning i skogen, sopte bort det meste av snøen med trugene våre, la ned granbar og reiste teltene. Så bar vi inn soveposene, slepte fram vindfalne trær som vi hugg opp i passende lengder til brensel, og i skumringen om kvelden flammert bålet utover isen. Så ble den første rasjonen delt ut, og forsøket var i gang.

Dagene gikk med utbedring av leiren, slitsom vedhugst, lange turer på ski eller truger gjennom de endeløse skogene i dyp snø med spor etter elg, hare, rev og rype.

Vi hugg hull i den 28 tommer tykke isen, og fisket med varierende hell. Fangsten var for så vidt av mindre betydning, for vi hadde ikke anledning til å spise fisken i allefall av hensyn til selve forsøket.

Temperaturen holdt seg gjerne mellom 20 og 30 kuldegrader, og enkelte dager var det uvær og snøstorm. En natt knakk teltstangen under presset av det enorme snøfallet.

Mange av disse karene hadde aldri ligget i en sovepose før, langt mindre i et telt i 30 kuldegrader. Men de tok det med godt humør uten å klage. De lå der utover nettene i mørket og snakket om mat.

Trass i det lave kalorikonsum var det bare en av deltagerne som følte virkelig hunger. Stemningen var upåklagelig hele tiden og moralen og den fysiske ydeevne var ikke synlig påvirket, selv om det var et vekttap på opp til 7 kilo under forsøket.

Ved daggry den 10de dagen landet det første av flyene fra 10th Rescue Squadron. Vi hadde allerede brutt leiren, slepte utstyret ned på isen og lastet det på glideren. Så gikk hele vår gruppe ombord i glideren og spente oss fast.

Det ble rigget opp to høye stenger ute på isen; et langt tau ble utspent på tvers mellom stengene og forbundet med glideren. Så ble to røde vimpler strakt ut på isen som signal til føreren av C54 som i mellomtiden hadde kretset over oss, om at alt var klart. Flyet gjorde en stor sving, tapte høyde og kom susende kloss over isen i en bue. Vi hørte brølet av motorene idet den for forbi oss, så et dumpt slag, og dermed følte vi at glideren var i bevegelse. Den lange strossen som hang etter flyet hadde haket seg fast; de to loddrette stengene falt ned, og i det samme skjøt glideren rett til værs med et voldsomt rykk. I løpet av 2 sekunder hadde vi forandret vår tilværelse fra absolutt stillstand til en fart på 120 miles i timen.

Idet vi satte oss i bevegelse hørtes et smell bak i flyet. Det var haleskien som brakk, og da vi en halv time senere landet ved Ladd Field kom skien og hele understellet farende inn gjennom skroget.

Det var meningen at glideren skulle returnere til Blair Lake for å hente den andre gruppen, men dette var nå umulig. De ble derfor evakuert ved hjelp av Cessna's og en helikopter i løpet av dagen.

Dermed var forsøket gjennomført etter planen. Det gjensto nu bare en 4 dagers kontrollperiode, hvor forsøksindividenes tilstand ble undersøkt og sammenlignet med tilstanden før forsøkets begynnelse.

Forsøket viste at den nye nødproviant var tilstrekkelig til å opprettholde en tilfredsstillende moral og fysisk ydeevne under de herskende forhold gjennom en periode på 10 dager, i så måte var det ingen vesentlig forskjell mellom denne gruppe, og den gruppe som hadde fått en rasjon som hadde et flere ganger større kaloriinnhold.

An Experiment with Emergency Rations for Air Personnel in Alaska

By docent Kåre Rodahl

The research laboratories of the American Air Service have carried out a number of experiments during the last few years in order to ascertain the necessary minimum rations for maintaining a satisfactory moral and physical condition of air personell under arctic conditions over a certain length of time. The problem has been made more difficult by the fact that emergency equipment must not exceed a certain weight limit and that rations should be suited to all climatic conditions, as a pilot may have to pass through both tropical and arctic tracts in one flight. The greatly increased flying activity in the polar regions has given the problem added importance.

Last winter a call for volunteers went out for an expedition to the wilds of Alaska to try out a new type of emergency rations. The expedition was to consist of 18 men, including a staff of 5 — a biochemist, a physician, a psychologist, an equipment officer and the writer. The experiment was to be carried out as realistically as pos-

sible, under conditions such as a crew on a wrecked plane would have had to face. For that reason an isolated region, without connection with the outer world had been chosen — the Blair Lake, about 50 km. beyond Fairbanks.

The plan was to land the whole personell with the usual emergency equipment, i.e. tent, sleeping bag, snowshoes, skis, etc. with a plane on the ice covered lake and leave them there for 10 days, after which they would be fetched by plane and carried back to Fairbanks.

The expedition was to be divided in two groups and two individual camps — far enough apart to make communication impossible. One group was to live on the usual American emergency ration, while the other one was to try out a new type consisting of 475 calories per man per day. — Otherwise conditions were the same for both groups, and the same amount of work, about 3000 calories per day, was to be carried out by both. The leaders should live with the men under exactly the same conditions.

After a stadardising period of 4 days with extensive medical and pysiological examinations at the Arctic Aeromedical Laboratory i Fairbanks, the real start of the expedition took place at dawn on January 16th. Transportation was carried out by a division of the 10th Rescue Squadron under the leadership of lieut.col. Strouse. (The same who accompanied Bernt Balchen on his flight over the polar calotte to Oslo in the fall of 1949.) Cessna planes, equipped with skis were used, carrying 3 men at a time.

The route lay in a northerly direction. We passed over the plains by the Tana River and straight through the enormous Alaska Range. Far off we could see the 20.300 feet tall top of Mount McKinley, and once we passed over a herd of 20 elgs in the sparce spruce forests between the ice covered rivers. After half an hour we landed on Blair Lake, and a little later came a C45 with a glider loaded with our equipment.

During the forenoon the various groups came in and we were then left to ourselves. We divided into two parties, one made a camp at the edge of the forest on the east side of the lake, the other one on the west side.

We found a clearing in the woods, scraped most of the snow off with our snowshoes, covered the ground with fir branches and raised the tents and carried the sleeping bags inside. The rest of the day we were busy pulling in wind fallen trees and cutting them up into firewood. In the evening we lighted a blazing fire, the first ration was given out and the experiment had started.

The days passed with making improvements in the camp, cutting fireood and making long trips on skis and snowshoes through the endless forests, where we saw many tracks of elg, hare, fox and grouse. We cut holes in the 28 inches thick ice and fished with varying success, which was of less importance, however, as we could eat nothing of the catch.

The temperature was between 20 and 30 degrees below, and some days we had bad weather



— — — a glider loaded with our equipment

and heavy storms. One night the tent pole broke from the enormous weight of the snow piled up on it.

At night we lay in the dark and talked about food. Many of the boys had never lain in a sleeping bag before, far less slept in a tent at 30 below, but they all took the situation with good humor and nobody complained — only one of the boys suffered real hunger. The morale and physical capacity remained seemingly unimpaired, even though there was a loss of weight up to 7 kgs. during the 10 days the experiment lasted.

At dawn on the 10th day, the first of the planes from the 10th Rescue which was to evacuate us, landed. We had already broken camp, carried the equipment down on the ice and loaded it on the glider. Now we all went on board and strapped ourselves in place.

Two tall poles had been set up on the ice, with a long rope stretched out between them and fastened to the glider, and now two red pendants were laid out on the ice as a signal to the C54 circling over us, that we were ready. The plane took another turn over our heads, lost height and came rushing toward us, close to the ice. We heard the roar of the motors as it whizzed past, and felt a violent jerk as the long cable hanging down from the plane hooked up the glider and lifted us up in the air. We heard a bang when the glider started to move and saw that the tail ski had broken. When we landed at Ladd Field half an hour later, the ski and the whole base frame broke off and came rushing through the bottom of the glider. This could not therefore be used for evacuating the other group, who was carried off during the day by Cessnas and a helicopter.

Now followed 4 days of control, when the condition fo the expedition members was examined and compared with their condition before starting the experiment. The results showed that a sufficiently satisfactory morale and physical capacity could be maintained with the new emergency ration over a period of 10 days under arctic conditions. There was no particular difference in the relative conditions of the two groups, although one of them had had a ration several times bigger in calories.

Trekk fra Svalbards oppdagelse og eldre historie

Av Sigfred Kristoffersen

Artikkelen er utdrag av et foredrag forfatteren holdt i foreningen «Nordmannslaget» i Reykjavik under krigen.



Trygghamna på Svalbard

Den øygruppe som i 1920 fikk det offisielle navn Svalbard, og som Norge fikk suverenitet over ifølge en traktat undertegnet i Paris 9. februar s. å., ligger mellom 74° og 81° n. br. og 10° og 55° ø. l. Området innbefatter foruten Spitsbergen-øygruppen, som består av 5 større og mange mindre øyer, av Kvitøya (250 km²), Kong Karls Land (331 km²), Hopen (46 km²), og Bjørnøya (171 km²), som tilsammen har en overflate på 62 405 km².

Den periode av Svalbards historie som finnes nedtegnet er kort, den spenner bare over et tidsrum av ca. 350 år. Men den har vært begivenhetsrik, og har også øvet stor innflytelse på utviklingen og forståelsen av mange forhold i Europa. Og Svalbard har heller ikke unngått å bli skueplass for krigerske operasjoner som menneskehetens historie er så rik på, når rivaliserende nasjoners interesser rettes mot det samme mål.

Navnet Svalbard støter vi første gang på i de islandske annaler hvor det om året 1194 heter: «Svalbardi fundinn.» Med disse to ord synes en stor geografisk oppdagelse å være nedtegnet i historien. Men denne korte omtale kan også rumme den underforståtte mening at Svalbard ble gjenfunnet dette år, gjenoppdaget.

Svalbard betyr den kolde brem eller side, og må her bety den kolde kyst.

Det har vært delte meninger om hvilket land dette Svalbard var som ble funnet eller gjenfunnet i 1194. En kritisk gjennomgåelse av de historiske beretninger vi råder over har imidlertid ført til den oppfatning, at det kan vanskelig tenkes å ha vært noe annet land enn det som senere ble kalt Spitsbergen.

Hvordan nordmenn oppdaget landet omkring år 1194 vet vi ikke. Forskjellige historiske beret-

ninger tyder imidlertid på at det allerede den gang ble drevet fangst i Ishavet på hvalross og sel, og at fangstfolkene på sine ferder kan ha oppdaget landet som er lett å beseile i sommertiden.

Etter nordmenn og islendingers oppfatning i middelalderen, strakte Nordhavet seg nordover forbi Norge og endte i en stor havbukt som ble kalt «Havsbotten», i eventyrene også kalt «Trollebotten». Havsbotten, det er der hvor havet ender, som oppfatningen var den gang — det vil si, hvor seillassen stengtes av den evige is. De mente Europa var landfast med Grønland ved en bygget landforbindelse som strakte seg fra Bjarmeland - det nåværende Sovjet-Russland - nordenom Havsbotten. Denne geografiske forestilling kan i allfall delvis føres tilbake helt til det 12. århundre. Og Svalbard, eller den kolde kyst, dannet bunn i Havsbotten.

En slik oppfatning blir også meget nær riktig når vi tenker oss Havsbotten begrenset på sidene av drivisen, fordi iskanten om sommeren som regel strekker seg fra havet vest for Island nordøstover forbi Jan Mayen og mot Spitsbergens vestkyst, og på østsiden fra Spitsbergen sørover inn i Barentshavet og østover til Novaja Semlja.

Det kan også tenkes at landet første gang ble funnet mer tilfeldig av stormdrevne sjøfarere, hvilket formen av den korte meddelelse i de islandske annaler kan tyde på.

I skriftet «Historia Norvegia» fra 13. århundre berettes det også om en slik reise av sjøfolk som ville seile tilbake fra Island til Norge. De ble drevet til de nordlige strøk av «mot-vindenes hvirvel», og landet endelig mellom grønlendinger og bjarmer, d. e. på den landstrekning som ligger mellom disse folk.

Saxo Grammatikus, i begynnelsen av det 13. århundre, sier at nord for Norge ligger et land ukjent av navn og leie uten menneskekultur, men rikt på folk av uhyre selsomhet. Fra det likeoverfor liggende Norge, er det skilt ved en mektig havarm. Da seillasen der er meget usikker, er det få som har hatt en lykkelig tilbakereise av dem som våget seg dit.

Som forståelig er, griper sagn og virkelighet lett inn i hverandre i beretninger om disse fjerne utbygder.

Det europeiske folk som tidligst av alle vågde seg ut på det åpne hav, er irerne. Men de ble likevel aldri noen sjøfarende nasjon. Det var heller ikke handelsmenn eller krigere som dro ut, men munkers som på øyene langs Skottlands kyst søkte ensomhet og fred. De vågde seg helt nord til Orknøyene, Færøyene og Island. Således omtales Island for første gang av en irsk prest. (Dicuil). De skip de brukte var små og dårlige, og de har derfor ikke fått noen betydning for skipsfartens historie, og ingen store oppdagelser skriver seg fra dem.

Det er nordboerne og særlig nordmenn som har æren av å ha bygget de store havgående skip. Vikingetidens største historiske resultat er uten tvil framskrittet i sjøfarten og skipsbyggingskunsten. Og at skipsbyggingskunsten måtte ha gamle tradisjoner allerede på den tid, har vi det beste bevis i at båttyper som den gang ble benyttet, har bevart sin form fram til vår tid.

Grekerne og romerne var dårlige sjøfolk. Ja selv fønikerne dristet seg aldri ut på det åpne hav. Deres nesten runde, flatbunnede skip var beregnet på å seile langs kystene. I medvind brukte de seil, i motvind årer. Derfor gikk seillasen temmelig langsomt. Da fønikerne ved år 600 før Kr. seilte rundt Afrika etter oppdrag av den egyptiske farao Nekao, brukte de hele tre år fra det Røde Hav til Nilens munning.

Det er nordmenn som har drevet virkelig seillas over det åpne verdenshav, til Færøyane og Island, til Grønland og Amerika. Det er forbedringen i skipsbyggingskunsten som nordmennene skylder sine store oppdagelser i det 10. og 11. århundre. (Gokstadskipet fra omkring år 900 viser hvor glimrende et kystfartøy var bygget, og det er vel ikke tvil om at de store havgående skip har vært like fortreffelige).

Det er ikke meget vi vet om nordmenns og islendingers Svalbard-tokter i de tider. Norges nedgang i det 14. århundre førte sannsynligvis til at ishavsfangsten gikk tilbake samtidig med skipsfarten i det hele i de nordlige farvann, fra Bjarmeland i øst til Grønland i vest. Ved denne tid tok også fiskeriene på Finnmarkskysten og i Lofoten et sterkt oppsving, og la beslag på folk og fartøyer. Medvirkende til nedgangen var og Hanseatenes herredømme over den norske handel som lammet det nasjonale initiativ. Hanseatenene hadde særlig interesse av tørrfischen, mens ishavsfangsten var dem fjern og fremmed. Det var og i deres interesse å holde kjennskapet til Nordens kyster og land hemmelig. Til alt dette kom da det statsmonopol som ble knyttet til

handelen i Finnmark, og som dermed la sin døde hånd over denne landsdel og over all privat foretaksmohet der.

Ved siden av den nordiske forestilling om et sammenhengende polarland fra Bjarmeland (Russland) til det nåværende Grønland, oppstod det i kartografien omkring år 1500 en ny framstilling av polarlandene, som ikke bygde på nye iakttakelser, men på sagn som man mener skal stamme fra et tapt skrift forfattet av en engelsk munk omkring år 1360. I denne framstilling er landene omkring Nordpolen oppdelt i flere innbyrdes adskilte øyer og halvøyer. På karter fra denne tid ble det gjort en havåpning østover fra Havsbottens nordøstlige hjørne, sådet daværende Grønland ikke ble helt landfast med Russland (Bjarmeland) eller med Novaja Semlja. Men laget en Nordøst-passasje gjennom hvilken det skulle være mulig å nå det rike Kina og Ost-India sjøvegen nordenom Europa og Asia.

Den gamle handelsveg til det fjerne østen gikk den gang over Middelhavet. Det var republikken Venedig som hadde herredømmet her inntil det Østromerske rikes fall. Ved sin ukloke politikk svekket Venedig stadig det Østromerske rike, og medvirket på denne måte til at det falt for tyrkerne i 1453. Dermed var den gamle handelsveg mellom Østen og Vesten stengt.

Portugiserne hadde funnet en ny handelsveg til det fjerne Østen rundt Kapp Det Gode Håp ved sine oppdagelser i det 15. århundre. De monopoliserte imidlertid vegen, hvilket ikke var tilfredsstillende for land som England, Holland og Flandern, som i denne tid holdt på å vokse seg fram, idet de søkte å frigjøre seg fra Hanseatenene som hittil hadde drevet handelen i Norden. Av ren utvidelsestrang begynte disse stater å se seg om etter nye handelsveger til Østen — Kina og Ost-India. Dermed begynte en ivrig søken etter en Nordøst-passasje.

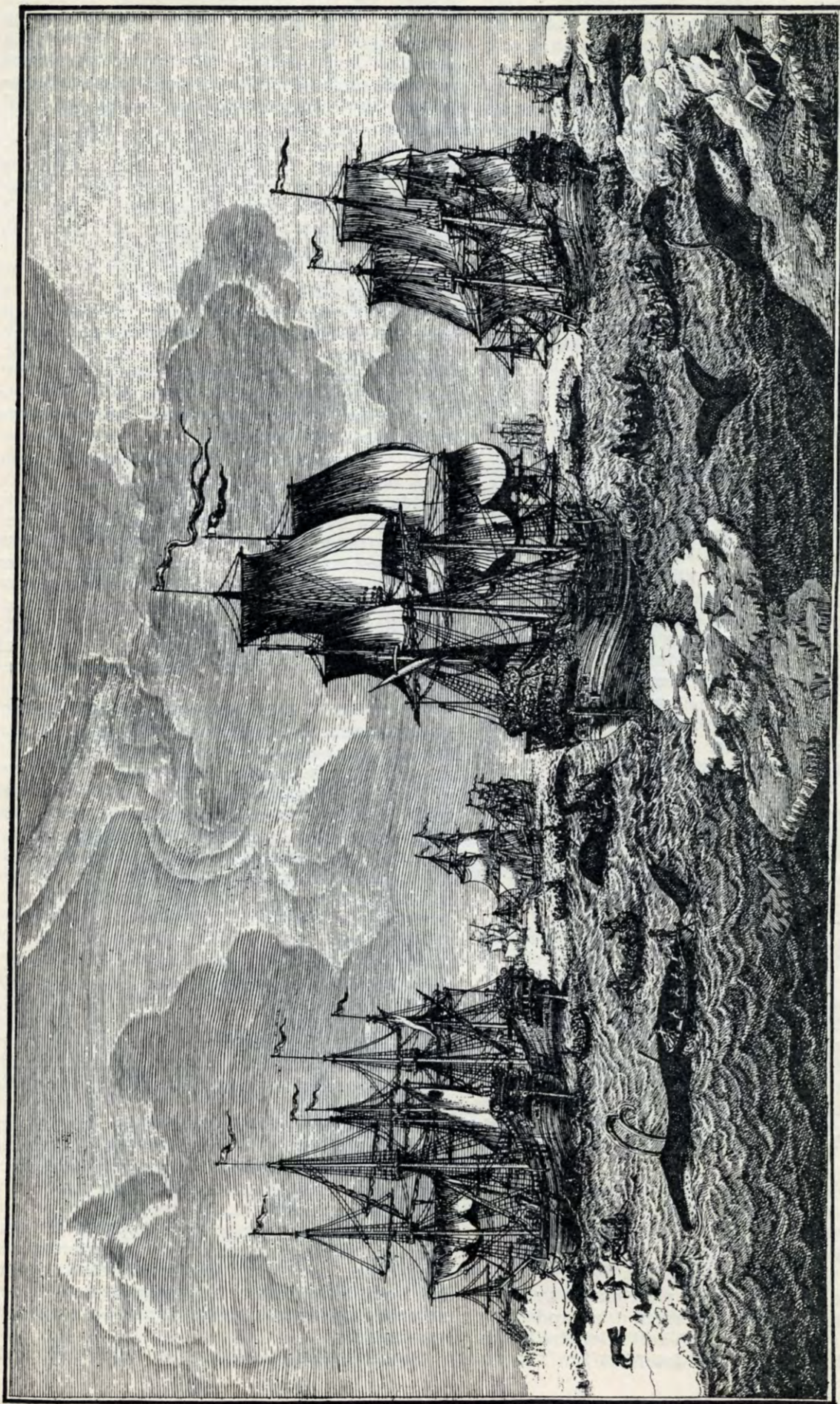
Den første ekspedisjon som hadde til oppgave å finne en Nordøst-passasje ble sendt fra England i 1553. Den bestod av 3 skip som ble ført av Willoughby, Chancellor og Derfouth, under ledelse av Willoughby. Man har tillagt Willoughby oppdagelsen av Novaja Semlja på denne reise, men det var sannsynligvis øya Kolgujev ekspedisjonen nådde.

Denne reise fikk vidtrekkende følger for den senere hvalfangst ved Spitsbergen, og det kan derfor være av interesse å følge ekspedisjonen videre.

De skip Willoughby og Derfouth førte ble innsluttet av is utenfor kysten av Sibir, og både lederne og mannskapene omkom av sult og kulde under forsøk på å nå bebodde strøk.

Chancellor var heldigere. Han fant riktignok ikke Nordøst-passasjen, men han fant den da ukjente sjøveg om Kvitehavet til Russland.

Her har vi et bevis på at sjøveger som langt tidligere var oppdaget av nordmenn er blitt glemt og senere gjenoppdaget av andre. Nordlendingen Ottar, Europas eldste oppdagelsesreisende, når en ikke regner med oldtidens Pytheas og Nearch, hadde femhundre og femti år tidligere



Hvalfangst ved Spitsbergen
(Efter »G. Zorgdragers» — Groenlandsche Visschery, 1720)

oppdaget både Nordkapp og Kvitehavet. Ottar kom riktignok ikke til Dwina, som ble målet for de senere reiser, men historien beretter at Harald Gråfeld kom dit og vant en stor seier der.

Etter at Chancellor hadde gjenoppdaget sjøvegen til Kvitehavet, reiste han sørover gjennom Russland til Moskva og fikk foretrede for Tsaren, Ivan den Grusomme, og fortalte ham om den nye sjøvegen, og framholdt hvor stor betydning den kunne få for varebytte mellom Russland og England. Ved denne tid hadde Russland ingen sjøhavner, og Ivan lyttet til Chancellors beretning med stor interesse. Chancellor fikk solgt sine varer til høye priser, og fikk mange gaver til den engelske dronning.

Da han drog nordover for å seile hjem året etter, ble russiske kjøpmenn sendt med ham. Av innbyggere på Sibir-kysten fikk han vite at to skip lå innefrosset ved noen småøyer utenfor kysten, forlatt av besetningene. Det var de skip Willoughby og Derfouth hadde ført. Han overførte en del av sitt mannskap til skipene, og ga seg på hjemvegen med alle tre. Det ble en stormfull reise, og utenfor Nordkapp på Finnmarkskysten forliste to av skipene. Det tredje skip som Chancellor førte strandet i en orkanaktig storm i Pitsligo på Skottlands kyst. Chancellor druknet og gavene gikk tapt, men de russiske kjøpmenn reddet seg og kom til England. Sammen med engelske kjøpmenn ble handelselskapet Muscovy Company stiftet, det selskap som skulle få så stor betydning under den senere hvalfangst ved Spitsbergen.

Handelsforbindelsen mellom de to land ble etter dette meget livlig. Det førte til at mange russere flyttet nordover til Kvitehavet hvor de anla byen Arkangel, som ble sentrum for all handel over Kvitehavet.

Men håpet om å finne en Nordøst-passasje ble ikke oppgitt. Hollenderne kom også med, først til Kvitehavet hvor livlig handelsforbindelse kom i stand, og fra 1594 ekspedisjoner hvis oppgave det var å finne en Nordøst-passasje til Kina og Ost-India.

Etter å ha søkt forgjeves en slik passasje langs kystene, mente en å finne bekreftelse på den alminnelige oppfatning den gang, at havisen ble dannet langs kystene og derfor også mest holdt seg der, og at en nordøst-passasje måtte søkes lenger tilhavs og nord for Novaja Semlja. En ekspedisjon på to skip ble derfor sendt ut i 1596 med det formål å søke passasjen lenger tilhavs. Et av skipene ble ført av Willem Barents, som to år tidligere hadde nådd nordspissen av Novaja Semlja med to skip han førte kommandoen over.

Ekspedisjonen gikk ut fra Texel i Holland i 8. mai 1596. Den 8. juni kom de til en øy som ble kalt Bjørnøy, etter en stor isbjørn som ble felt like utenfor øya, og den 17. juni på omkring 80° nord bredde, fikk de et helt snødekket land i sikte. De antok det for å være en del av Grønland, og kalte det Spitsbergen, d. e. landet med de spisse fjell. Det ble også kalt «Det Nye Land», og med dette navn gikk det først inn i karto-

grafien. Det var nordvest-kysten de først fikk se. Etter å ha seilt et stykke langs denne og ankret på flere steder, gjorde de forsøk på å komme videre nordover, men ble overalt stengt av is. De seilte da tilbake sørover langs Spitsbergens vestkyst, og kom den 11. juli atter til Bjørnøy.

Det kan være av interesse å følge denne ekspedisjon videre. Da de to skip påny befant seg ved Bjørnøya, ble kursene for den videre seillas drøftet. Formålet med ekspedisjonen var jo å finne en nordøst-passasje, og en slik hadde en ennå ikke funnet. Lederne ble imidlertid ikke enige om noen felles kurs, og de to skip skilte lag. Barents drog østover for å søke passasjen nord for Novaja Semlja, mens Cornelius Rijp, som førte det annet skip, seilte tilbake nordover, da han mente å ville finne en gjennomfart der. Han kom igjen til Spitsbergens nordkyst på 80° nord bredde, men måtte atter vende om for ishindringer, og seilte hjem uten å ha gjort nye oppdagelser.

Willem Barents seilte til Novaja Semlja hvor hans skip ble innesluttet av is på 76 grader nord bredde og senere knust. Mannskapene måtte overvintre i en hytte bygget av drivved og materialer fra skipet, og dette er den første kjente overvintring i Arktis av europere. Neste sommer forlot de stedet i åpne båter, men Barents som hadde fått skjørbuk, døde på reisen den 20. juni 1597. Nesten 300 år senere (i 1871) ble ekspedisjonens hytte og en del effekter funnet på Novaja Semlja av den norske fangstskipper Elling Carlsen.

Ukjent med hollenderne oppdagelse kom engelskmenn til Bjørnøya i 1603 og kalte den Cherrie Island, etter en av direktørene i det engelsk-russiske selskap, Muscovy Company, Sir Richard Cherrie. Det eneste de fant på øya var noen løse hvalross-tenner, noen rever samt noe blymalm. Året etter kom samme fartøy tilbake, og da så en en mengde blårev, og i en sandbukt over tusen hvalross, hvorav 100 stykker ble drept. Fartøyet kom siden tilbake til øya hver sommer i de følgende år og gjorde store fangster på hvalross. I året 1606 ble det drept 700—800 på 6 timer, og i 1608 over 900 på 7 timer. Dessuten ble det brutt blymalm under Misery-fjellet. I året 1610 ble øya tatt i besiddelse av Muscovy Company, og samme år fant en tre blyganger på en holme, og kulleier på øyas nordkyst. Snart etter begynte imidlertid hvalfangstens gyldne tider i disse farvann, og interessen for øya tapte seg fort.

Det neste vi hører om Spitsbergen er at Henry Hudson kom dit på sin polarferd i 1607 for å finne en gjennomfart til Japan og Kina over Nordpolen. Også Hudson seilte bare langs landets vest- og nordkyst, og han gjorde ingen nye geografiske oppdagelser. Hans opphold der fikk særlig betydning ved at han så mengder av den verdifulle bardehval, grønlandshvalen, og av hvalross. Beretningen herom ga støtet til den intense hvalfangst som ble drevet der i den følgende tid.

Tre år senere (1610) ble den engelske fangst-

skipper, Jonas Poole, sendt dit av det engelske fangstselskap Muscovy Company. Poole som hadde deltatt i hvalrossfangsten på Bjørnøya fra 1603 til 1609, er såvidt vites den første som fanget hval ved Spitsbergen. Han berettet at det var så store mengder av hval i enkelte av fjordene at de gikk uavlatelig mot ankerkjettingene så snart de kastet anker.

Hvalfangst ble drevet meget tidlig av biskayere, spaniere, franskmenn og flamlendere, først i nærheten av land, men fra år 1575 også i fjernere farvann. De opptrer ved New Foundland og i havet nord for under Grønland.

Biskayerne var det øvrige Europas læremestre i å fange hval og i behandling av fangsten. De biskayiske harpunerer ansåes lenge for å være de beste.

Da engelskmennene begynte hvalfangst i 1594, var det ved hjelp av biskayiske hvalfangere. Fangsten ble drevet først ved Nord-Amerikas kyster, senere ved Island og Nordkapp, og fra 1611 ved Spitsbergen.

Det synes som om hollenderne hadde glemt oppdagelsen av Spitsbergen, og at deres oppmerksomhet atter ble rettet mot landet da engelskmennene begynte hvalfangst der. Året etter opptrer nemlig og hollandske hvalfangere ved Spitsbergen sammen med spanske og franske. De engelske hvalfangere var imidlertid dette år ledsaget av orlogsfartøy som fordrev de andre nasjoners skuter fra fangstplassene.

Hvalfangsten ble drevet på vestkysten av Spitsbergen, og det var god fangst langs hele kysten. Enkelte fjorder var imidlertid særlig gode fangstplasser og bød også på andre fordeler. Rivaliseringen om disse fangstplasser førte til alvorlige stridigheter. Allerede i 1613 står det første sjøslag, og det engelske orlogsfartøy, «Tiger», armert med 21 kanoner, som ledsaget fangstskutene dette år, kapret flere hollandske og flamske skip, hvorav et på 800 tonn, og tvang dem til å avlevere fangsten. Hollenderne som var engelskmennenes hovedfiende, fikk dette år tillatelse til å gå hjem med bare en last.

Striden fortsatte året etter, og ennå flere hollandske skuter ble kapret og plyndret. Hollenderne tørstet etter hevn, og fikk det også få år senere.

Hvalfangsten ble meget hemmet på grunn av disse stridigheter, og alle hvalfangere uansett nasjon, led under dem.

På få år fikk hvalfangsten store dimensjoner, og foruten engelske, hollandske, spanske og franske hvalfangere, deltok også hamburgere, danske, norske og svenske, delvis med egne skuter.

Forskjellige argumenter ble benyttet for å hevde retten til hvalfangst. Franskmenn, spaniere, biskayere, flamlendere og andre påberopte seg folkeretten, mens engelskmenn, dansker og nordmenn påstod seg eiendomsberettiget. Med folkeretten mentes først og fremst læren om den frie benyttelse av det åpne hav, en lære som få år i forveien hadde funnet uttrykk i et

skrift av en ung hollandsk rettslærd. (Hugo Grotius: «Mare Librum», 1609.)

Storbritannia hevdet eiendomsrett eller høyhetsrett over Spitsbergen med den begrunnelse at den britiske sjøfarende Willoughby i 1553 først hadde oppdaget landet, og at britiske hvalfangere hadde begynt hvalfangsten der før noen annen nasjon, og senere, i 1613, tatt landet i besittelse til fordel for den britiske krone.

Hollenderne bestred Willoughbys oppdagelse og gjorde krav på særegne rettigheter over Spitsbergen fordi landet var blitt oppdaget av hollenderen Barents i 1596, og fordi hollandske hvalfangere hadde tatt visse deler av Spitsbergen i besittelse.

Imidlertid hevdet den norsk-danske krone høyhetsrett over Spitsbergen med den begrunnelse at landet måtte ansees som del av det norske skattland Grønland, samt at den norske krone hadde høyhetsrett over Nordhavet. I et skriv fra Christian den 4. forfattet i 1634, uttrykkes høyhetsretten over Nordhavet i følgende vendinger: «Alle øier i Nordhavet har fra Oldtiden av lydt under de norske konger som ved sine seierrike våben og sine velutrustede flaater har underlagt sig de nordlige kyster og de tilstøtende haver.»

Denne forestilling om høyhetsretten i Nordhavet var en overlevering fra Norges stormakts-tid på havet i Middelalderen, og den var i prinsippet alminnelig anerkjent da Spitsbergen ble gjenoppdaget. Storbritannia og Holland utledet sine særrettigheter i Nordhavet fra bestemmelser i traktater med Danmark—Norge. Den folkerettslige setning om havets frihet hadde ennå ikke festet seg.

Allerede i det 11. århundre regnet de norske konger disse landområder og de mellom Norge og dem liggende havområder med til sitt rike. Kong Håkon Håkonsson hadde således proklamert høytidelig høyhetsrett over disse strøk i 1261 på oppfordring av grønlenderne.

Fra britisk side ble det foreslått at Christian den 4. skulle selge til kongen av Storbritannia den høyhetsrett som han påstod tilkom den norske kronen over den del av Grønland som ble kalt Spitsbergen, og at hvalfangsten ved Spitsbergen skulle forbeholdes britiske og norsk-danske undersåtter. Begge forslag ble avvist av Christian den 4. Landet ble da tatt i besittelse på den britiske kronens vegne i 1613 av det engelske Muscovy Company, som av den engelske regjering hadde fått monopol på hvalfangst og på å innføre tran og hvalbarder til England. Samtidig ble landet omdøpt til «King James's New Land».

Den dansk-norske krone sendte orlogsskip til Spitsbergen for å beskytte kronens interesser og kreve avgifter. Hjemme ble det samtidig utvekslet noter og drevet forhandlinger mellom de interesserte nasjoner.

Stridighetene ble imidlertid stadig mer tilspisset, og hvalfangerne måtte eskorteres og beskyttes av orlogsskip.

(Fortsettes i Norsk Polar-Tidende nr. 1/1951).

The Antarctic Whaling Season 1949/50

By Whaling Inspector Harald Østbye

De viktigste bestemmelser som gjaldt for pelagisk hvalfangst i sesongen 1949/50 var: Fangsttiden for bardehval skulle være fra 22. desember 1949 til 7. april 1950. Fangst av bardehval skulle ikke overstige 16.000 blåhvalenheter (1 blåhvalenhet = 1 blå = 2 finn = 2½ knøl = 6 sei), og fangsten skulle avblåses hvis denne maksimumsfangst ble nådd før 7/4 1950.

Som nevnt tok bardehvalfangsten til 22. desember og allerede 15. mars 1950 kl. 24.00 ble fangsten avblåst slik at sesongen varte i bare 84 dager mot i 1948/49 102 dager. Grunnen til dette er at det i første rekke ble benyttet flere og kraftigere båter. De flytende kokerier benyttet 216 hvalbåter mot 191 i sesongen 1948/49. Det deltok i fangsten i siste sesong 18 flytende kokerier og 3 landstasjoner, d. v. s. de samme kokerier og landstasjoner som i foregående sesong.

I fangsten deltok i alt 7 230 nordmenn mot 6 926 det foregående år.

Total norsk produksjon pelagisk fangst:

985.859 fat hvalolje.

59.632 » spermolje.

Tilsammen 1.045.491 fat

Total pelagisk produksjon (norsk og utenlandsk) 16.011 blåhvalenheter.

1.881.602 fat hvalolje

129.506 » spermolje.

I sesongen 1948/49 var tilsvarende produksjon:

1.839.608 fat hvalolje

193.686 » spermolje.

De norske ekspedisjoner var:

(The Norwegian expeditions were:)

Fl.k. «Thorshavet», D.W. 21.860 tonn, bygget (bylt) 1947.

Hvalbåter:

Condor	1.800	Hk.
Thorgrim	1.800	»
Treern	1.600	»
Thorbrann	1.800	»
Tordr	1.400	»
Gaupe	1.300	»
Klo	1.300	»
Ravn	1.300	»
Thorglimt	1.300	»
Thorvard	800	»

Ørnen 3	800	»	Bøye båter
Toern	800	»	(Buoy boats)
Thorørn	2.750	»	Korvett
			(Corvette)

The most important regulations covering pelagic whaling during the season 1949/50 were: The catching season for baleen whales should be from December 22, 1949 until April 7, 1950. The catch of baleen whales should not exceed 16 000 blue whale units (1 bl. whale unit: 1 blue — 2 fin — 2½ humpback — 6 «sei»), and the catching should stop if this maximum had been reached before April 7, 1950.

As already stated, the catching of baleen whales started on December 22, and already on March 15, 1950 at 24 o'clock the catching ceased, so that the season lasted only 84 days against 102 days in 1948/49. The reason for this was in the first place that more and bigger boats were used. The whaling factories operated with 216 whale boats as against 191 in the season 1948/49. There participated in the catch last season 18 factory ships and 3 land stations, i.e. the same factory ships and land stations as in the previous season.

7.230 Norwegian took part in the catch as against 6.926 the year before.

Total Norwegian production

pelagic catch: 985 859 barrels whale oil
59 632 » sperm oil

Total 1 045 491 barrels

Total Pelagic production (Norwegian and foreign): 16.011 blue whale units.

1.881.602 barrels whale oil

129.506 » sperm oil.

In the season 1948/49 the corresponding production:

1.839.608 barrels whale oil

193.686 » sperm oil.

Bestyrer Kristian Evensen, Sandar.
(Manager)

Fangsten utgjorde:

(Total Catch:)

	Blå (Blue)	Finn (Fin)	Knøl (Humpb.)	Sperm	Total
Desember	9	20	236	76	341
Januar	56	393	85	32	566
Februar	350	356	—	—	706
Mars	146	53	—	—	199
	561	822	321	108	1 812

Av denne fangst er det produsert:
(Produced from this catch:)

134.317 fat hvalolje (barrels whale oil)

5.703 » spermolje (barrels sperm oil)

Fl.k. «Thorshøvdi» D.W. 23.250 tonn, bygget 1948.
Hvalbåter :

Thorbryn	1.800	Hk.	Fangstbåter
Thorarinn	1.400	»	
Firern	1.200	»	
Polar 5	1.200	»	
Thorgaut	1.300	»	
Syvern	1.800	»	
Falk	1.300	»	
Niern	1.300	»	
Gribb	1.200	»	
Nebb	800	»	
Odd XII	1.800	»	
Thorfinn	800	»	Bøye båter
Enern	800	»	
Thorslep	2.750	»	Korvett

Bestyrer Thorvald Hansen, Sandar.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	14	287	1	—	159	461
Januar	3	874	—	—	—	877
Februar	15	384	—	7	5	411
Mars	1	219	—	2	7	229
	33	1 764	1	9	171	1 978

Av denne fangst er det produsert:
108.249 fat hvalolje.
8.615 » spermolje.

Fl.k. «Thorshammer» D.W. 16.050 tonn, bygget 1914. Ombygget til kokeri i 1928.

Hvalbåter:

Odd XI	1.800	Hk.	Fangstbåter
Thordønn	2.400	»	
Thorgry	1.800	»	
Tiern	1.400	»	
Ottern	1.400	»	
Hauk	1.300	»	
Thoris	1.300	»	
Thorleif	1.300	»	
Thorfjell	800	»	Bøye båter
Seksern	800	»	
Thorgeir	2.750	»	Korvett

Bestyrer Einar Torp, Sandar.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	18	67	24	—	46	155
Januar	113	194	78	—	103	488
Februar	41	342	—	—	34	417
Mars	5	230	—	—	—	235
	177	833	102	—	183	1 295

Av denne fangst er det produsert:
75.480 fat hvalolje.
8.750 » spermolje.

Fl.k. «Norhval», D.W. 21.030 tonn, bygget i 1945.
Hvalbåter :

Globe VIII	1.300	Hk.	Fangstbåter
Globe IX	1.300	»	
Globe X	1.300	»	
Globe XI	2.100	»	
Globe XII	2.300	»	
Pol VII	1.200	»	
Pol X	1.400	»	
Pol XI	2.100	»	
Pol XII	2.100	»	Bøye båter
Pol XIII	2.300	»	
Globe VII	800	»	Bøye båter
Pol VI	800	»	
Norfinn	2.800	»	Korvett

Bestyrer Hans Farmen, Sandefjord.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sperm	Total
Desember	37	21	211	39	308
Januar	143	365	61	27	596
Februar	75	338	—	21	434
Mars	36	177	—	2	215
	291	901	272	89	1 553

Av denne fangst er det produsert :
100.000 fat hvalolje.
4.500 » spermolje.

Fl.k. «Kosmos III», D.W. 25.100 tonn, bygget 1947.
Hvalbåter :

Kos 27	1.470	Hk.	Fangstbåter
Kos 29	1.550	»	
Kos 32	2.000	»	
Kos 33	2.200	»	
Kos 34	1.800	»	
Kos 36	1.350	»	
Kos 38	1.300	»	
H. J. Bull	2.000	»	
Kos 41	2.400	»	
Kos 45	2.000	»	
Kos 10	800	»	Bøye båter og korvetter
Kos 12	800	»	
Kos 43	1.400	»	
Arnf. Bergan	2.800	»	Bøye båter og korvetter
Asbj. Larsen	2.750	»	

Bestyrer Per Waage Lea, Sandefjord.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sperm	Total
Desember	54	33	197	155	439
Januar	280	290	94	51	715
Februar	108	498	—	8	614
Mars	56	180	—	—	236
	498	1 001	291	214	2 004

Av denne fangst er produsert :
132.550 fat hvalolje.
10.750 » spermolje.
186 » leverolje.

Fl.k. «Kosmos IV», D.W. 21.600 tonn, bygget i 1937.

Hvalbåter :

Kos 7	800	Hk.	} Fangstbåter
Kos 15	800	»	
Kos 24	2.400	«	
Kos 26	1.400	»	
Kos 28	1.800	»	
Kos 30	2.400	»	
Kos 31	1.800	»	
Kos 37	1.300	»	
Kos 39	1.200	»	
Kos 40	2.000	»	
Kos 42	2.000	»	
Kos 44	2.000	»	

Kos 35 1.300 » Bøyeboat

Milliam Kihl 2.800 » } Korvetter

Leif Welding 2.750 » }

Bestyrer Thomas Hansen, Nøtterøy :

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sperm	Total
Desember	15	260	63	229	567
Januar	136	606	3	9	754
Februar	119	422	—	17	558
Mars	25	181	—	12	218
	295	1 469	66	267	2 097

Av denne fangst er det produsert :

119.136 fat hvalolje.

12.364 » spermolje.

Fl.k. «Antarctic», D.W. 17.200 tonn, bygget i 1913, ombygget til kokeri i 1926.

Hvalbåter :

Kos 13	950	Hk.	} Fangstbåter
Klegg	1.200	»	
Krutt	1.500	»	
Knurr	1.500	»	
Kreps	1.830	»	
Krill	2.000	»	
Kvart	1.800	»	
Knekt	2.000	»	

Kraft 2.750 » } Bøyeboat

Kos 18 800 » }

Bestyrer Thorbjørn Larsen, Røa.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sperm	Total
Desember	20	55	45	3	123
Januar	93	396	10	19	518
Februar	87	310	—	12	409
Mars	5	115	—	—	120
	205	876	—	34	1 170

Av denne fangst er det produsert :

79.323 fat hvalolje.

2.000 » spermolje.

Fl.k. «Pelagos». D.W. 13.500 tonn, bygget i 1901, ombygget til kokeri 1928.

Hvalbåter :

Falkland	2.400	Hk.	} Fangstbåter
Jubarte	1.300	»	
Gos VII	850	»	
Gos VIII	1.300	»	
Gos IX	1.900	»	
Gos X	2.000	»	
Gos XI	2.000	»	

Gos XII 1.600 » } Bøyeboat

Bestyrer Hjalmar Christensen, Nøtterøy.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sperm	Total
Desember	18	30	106	35	189
Januar	61	427	5	12	505
Februar	44	558	—	7	609
Mars	20	407	—	—	427
	143	1 422	111	54	1 730

Av denne fangst er det produsert :

100.404 fat hvalolje.

2.750 » spermolje.

Fl. k. «Sir James Clark Ross». D.W. 20.990 tonn, bygget i 1930.

Hvalbåter :

Star I	1.800	Hk.	} Fangstbåter
Star III	1.050	»	
Star IV	2.000	»	
Star V	2.000	»	
Star VI	2.000	»	
Star VII	2.000	»	
Star VIII	2.000	»	
Star XXIII	1.450	»	
Star XXV	1.200	»	

Star II 1.050 » Bøyeboat

Star IX 2.800 » Korvett

Bestyrer Rudolf Ramberg, Sandefjord.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	21	234	31	—	63	349
Januar	73	462	6	—	—	541
Februar	28	236	—	—	14	278
Mars	9	66	—	—	—	75
	131	998	37	—	77	1 243

Av denne fangst er det produsert :

80.400 fat hvalolje.

3.900 » spermolje.

Fl.k. «Suderøy». D.W. 9.300 tonn, bygget i 1913, ombygget til kokeri i 1929.

Hvalbåter :

Suderøy VII	1.400	Hk.	} Fangstbåter
Suderøy VIII	1.300	»	
Suderøy IX	1.300	»	
Suderøy XI	2.000	»	
Suderøy XII	2.000	»	

Suderøy VI	800	»	} Bøye båter
Suderøy X	1.300	»	

Bestyrer Øistein Kolstø, Haugesund.

Fangsten utgjorde :

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	28	101	19	—	7	155
Januar	153	78	1	—	—	232
Februar	54	170	—	—	—	224
Mars	—	46	—	—	—	46
	235	395	20	—	7	657

Av denne fangst er det produsert:

56.000 fat hvalolje.

300 » spermolje.

De utenlandske ekspedisjoner :

ENGLAND

3 fl. kokerier, «Southern Harvester», «Southern Venturer» og «Balaena» med tilsammen 41 hvalbåter fanget de tilsammen 1.874 blåhval, 3.159 finnhval, 609 knølhval, 91 seihval og 857 sperm. Total antall hval 6.590.

Av denne fangst ble det produsert :

426.560 fat hvalolje

42.735 » spermolje.

SØR AFRIKA

Fl. k. «Empire Victory» med 15 hvalbåter, fanget 445 blå, 1.116 finn, 54 knøl og 183 sperm. Til sammen 1.848 hval.

Produksjonen var :

132.100 fat hvalolje

9.900 » spermolje.

NEDERLAND

Fl. k. Willem Barendsz med 11 hvalbåter fanget 188 blå, 940 finn, 72 knøl og 95 sperm. Til sammen 1.295 hval. Herav ble produsert :

77.377 fat hvalolje

4.957 » spermolje.

JAPAN

2 fl. k. «Hashidate Maru» og «Nisshin Maru» med i alt 16 hvalbåter fanget 818 blå, 1.056 finn, 67 knøl og 172 sperm. Til sammen 2.113 hval.

Herav ble produsert :

158.883 fat hvalolje og

9.712 » spermolje.

SOVJET-SAMVELDET

Fl. k. «Slava» med 14 hvalbåter fanget 263 blå, 1.216 finn, 36 knøl og 57 sperm. Til sammen 1.572 hval.

Herav ble produsert :

100.820 fat hvalolje og

2.570 » spermolje.

Foreign Expeditions

Great Britain

Three whaling factories, «Southern Harvester», «Southern Venturer» and «Balaena», with 41 whale boats caught 1874 blue whales, 3 159 fin whales, 609 humpbacks, 91 sei and 857 sperm whales. Total number of whales caught: 6 590.

Production totalled : 426 560 barrels whale oil
42 735 » sperm oil

South Africa

One whaling factory, «Empire Victory», with 15 whale boats caught 445 blue, 1 116 fin, 54 humpback and 183 sperm whales. Total number of whales caught : 1 848.

Production totalled : 132 100 barrels whale oil
9 900 » sperm oil

The Netherlands

One whaling factory, «Willem Barendaz», with 11 whale boats caught 188 blue, 940 fin, 72 humpback and 95 sperm whales. Total number caught : 1 295 whales.

Production totalled : 77 377 barrels whale oil
4 957 » sperm oil

Japan

Two whaling factories, «Hashidate Maru» and «Nisshin Maru» with 16 whale boats, caught 818 blue, 1 065 fin, 67 humpback and 172 sperm whales. Total number caught : 2 113 whales.

Production totalled : 158 883 barrels whale oil
9 712 » sperm oil

Soviet Russia

One whaling factory, «Slava», with 14 whale boats caught 263 blue, 1 216 fin, 36 humpback and 57 sperm whales. Total number caught : 1 572 whales.

Production totalled : 100 820 barrels whale oil
2 570 » sperm oil

Total utenlandsk produksjon pelagisk fangst:

895.743 fat hvalolje

69.874 » spermolje

Tilsammen 965.617 fat

Total foreign production from pelagic catch :

895 743 barrels whale oil

69 874 » sperm oil

Total 965 617 barrels

Landstasjonsfangst.

På Sør-Georgia var 3 landstasjoner i virksomhet, nemlig

Husvik Harbour (norsk) 7 hvalbåter. Tilsammen fanget 4 blå, 710 finn, 12 knøl, 460 sei og 57 sperm. Herav er produsert :
54.800 fat hvalolje
3.000 » spermolje.

Leith Harbour (engelsk) 7 hvalbåter. Tilsammen fanget 3 blå, 763 finn, 3 knøl 352 sei og 47 sperm. Herav er det produsert :
46.760 fat hvalolje
2.300 » spermolje.

Grytviken (argentinsk) 7 hvalbåter. Tilsammen fanget 7 blå, 503 finn, 12 knøl, 372 sei og 52 sperm. Herav er produsert :
38.743 fat hvalolje
2.605 » spermolje.

Til sammen produserte landstasjonene :
140.303 fat hvalolje
7.905 » spermolje.

Sesongen var fra 16. oktober 1949 til 15. april 1950.

I sesongen 1948/49 var produksjonen :
163.163 fat hvalolje
9.151 » spermolje.

Catch by Land Stations.

In South Georgia, 3 land stations were in operation, as follows :

Husvik Harbor (Norw.) 7 whale boats. Caught 4 blue, 710 fin, 12 humpback, 460 sei and 57 sperm whales.
Total 1 243 whales. Production totalled :
54 800 barrels whale oil
3 000 » sperm oil.

Leith Harbour (Brit.) 7 whale boats. Caught 3 blue, 763 fin, 2 humpback, 352 sei and 47 sperm whales, total caught 1 167 whales. Production totalled :
46 760 barrels whale oil
2 300 » sperm oil.

Grytviken (Argentina) 7 whale boats. Caught 7 blue, 503 fin, 12 humpback, 372 sei and 52 sperm whales. Production:
38 743 barrels whale oil
2 605 » sperm oil

Total production land stations.

140 303 barrels whale oil
7 905 » sperm oil

Season lasted from October 16, 1949 until April 15, 1950.

Production season 1948/49 totalled :

163 163 barrels whale oil
9 151 » sperm oil

Norsk Polarklubb

Av sekretær K. Z. Lundquist

Som rimelig kan være, var det i et polarstrøk at den tanke oppstod, som førte til dannelse av Norsk Polarklubb. Under en samtale som telegrafbestyrer Frithjof Bathen hadde med sin venn og kollega Dagfinn Steinskog på Svalbard i 1928, framkastet han idéen om en klubb som kunne samle folk med opphold i polaregnene til foredrag og diskusjoner over emner fra disse strøk, og for at de rett og slett skulle ha et sted, hvor de hjemme i Norge kunne opprettholde kontakten.

Først 4 år senere da disse to traff hverandre igjen i Oslo, ble idéen til virkelighet. De henvendte seg til journalist Odd Arnesen som med glød og begeistring gikk inn for saken. Alle våre polarfolk viste seg interessert i planen og den 21. februar 1933 kunne det konstituerende møte holdes i Ingeniørenes hus i Oslo.

Lederen av det daværende Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøkelser, docent Adolf Hoel, ble klubbens første formann og der meldte seg på dette møte 59 medlemmer; et tall som ble for-

doblet innen årets utgang og senere etterhvert steg til 250 før krigen. Odd Arnesen stod som sekretær fra starten til han ble avløst av Hans Bogen i mars 1940.

Under krigen døde klubbens virksomhet etterhånden bort for så å begynne igjen i slutten av 1945 med ingeniør Sigurd Westby som formann. Etter ham fulgte Bernt Balchen i 2 år og Helge Ingstad som siste år ble avløst av direktøren for Norsk Polarinstitutt, professor dr. Harald U. Sverdrup. De fleste av de gamle medlemmene meldte seg igjen etter krigen og antallet har vært stadig stigende slik at det nå er flere enn noengang før.

Der har vanlig vært arrangert 5—7 møter om året og av disse har det vært endel offentlige møter, bl. a. i forbindelse med isbrytersaken og polarutstillingen som skulle ha vært holdt i Bergen i 1940. Dessuten er det blitt arrangert ekskursjoner til steder som har tilknytning til polare interesser.

Allerede første året kom Polarårboken ut og

den utgis nå for 12. gang. Dette har kunnet gjøres takket være den velvillige interesse som klubbens medlemmer og andre har vist ved å levere artikler, samt støtte i form av bidrag fra firmaer og enkeltpersoner gjennom årenes løp. Ikke minst har Hvalavgiftsfondet yttet store bidrag.

Boken har alltid fått god presse, et forhold som en har all grunn til å tro vil fortsette under den nye ordning med Polarårboken som julenummer i det nye tidsskrift Norsk Polar-Tidende. Og det gode samarbeid som allerede var innledet med Arktisk Forening Tromsø, vil også ved denne ordning kunne fortsette i framtiden.

Helt siden starten har medlemmer av Norsk Polarklubb vært å finne blant deltakerne i alle norske vitenskapelige og mange andre ekspedisjoner til Arktis eller Antarktis. Medlemskap i klubben er vanligvis betinget av minst 3 måneders opphold i disse strøk. Som en naturlig følge av at et av klubbens formål er «å vekke interesse for samt spre opplysning om polartraktene og norsk liv og virke i disse strøk», er der imidlertid også åpnet adgang for andre til å bli medlemmer. Styret kan nemlig etter søknad «beslutte opptatt andre som ved sitt arbeid er knyttet til virksomhet i polaregnene eller som har særlig interesse for klubben og dens virke».

Norsk polarklubb's medlemsfortegnelse pr. 1. november 1950

Æresmedlemmer:

Bernt Balchen
Rolf von Krogh
Hjalmar Riiser-Larsen
Harald Ulrik Sverdrup

- Aagaard, Bjarne, konsul Stavern
- *) Anderud Larsen, Ole, direktør Framnæs mek. Værksted, Sandefjord
- Aasgaard, Gunnar, bergmester for Trondheimske Distrikt, Trondheim
- Akre, Asbjørn, lærer Kråkstad
- Amble, Ole, cand. real, meteorolog, Norsk Polarinstitutt, Oslo
- *) Andersen, Albert, bestyrer «Ekely» pr. Larvik
- Arnesen, Odd-Helge Sorgenfrig. 10 B, Oslo
- Askheim, Thor, ingeniør Norsk Polarinstitutt, Oslo
- Augensen, Oscar, 3. styrmann M.s «Høegh Silverstream» c/o Leif Høegh & Co. A/S, Oslo
- Aune, Ole, grosserer Bogstadveien 39, Oslo
- », fru » » » » »
- », Kvello, stiger Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Alesund, Svalbard
- Backke, Ole, gårdbruker Myrvold, Gan pr. Fet
- Balchen, Bernt, oberst 10th Rescue Squadron, Fort Richardson, Anchorage, Alaska
- Balstad, Håkon, sysselmann Longyearbyen, Svalbard
- », Liv, fru » » » » »
- Banér, Sten, Hedingatan 13, Stockholm
- Basberg, Johan c/o Ekholt, Observatorieter 15 A, Oslo

- Bathen, Frithjof, telegrafbest. Harstad Radio, Box 37, Harstad, f. t. Svalbard Radio
- Bay, Henriette, fru Sollerudv. 7, Lilleaker
- Beck, Ole, sekretær Norsk Arbeidsmannsforbund N. Vollgt. 3, Oslo
- Berge, Paul, filmfotograf Løkkeveien 1, Oslo
- Bergersen, Birger, professor, ambassadør Kgl. Norske Ambassade, Stockholm.
- Berg-Hansen, Rolf, Fa. E. A. Smith, Trondheim
- », », fru » » » » »
- Berntsen, Ad., o.r.sakfører Frognersterv. 30 b, Slemdal
- Beyer, Fredrik, vitensk.ass. Universitetets Biologiske Lab., Fredriksgt. 3, Oslo
- Bing, Åke, Store Norske Spitsb. Kulk. A/S, Longyearbyen
- *) Bjercke, Alf, dr.ing. Skippergt. 29, Oslo
- *) Bjerkan, T., stud. jur. Parkv. 25, Oslo
- Black, Jan R. H., captain R. N. c/o Lehmkuhls Verksteder, N. Vollgt. 3, Oslo
- *) Bogen, Hans S. I. forfatter Lillevandsv. 17, Voksenlia
- Borgen, Laura, fru Nils Juelsgt. 64, Oslo
- Braathen, Sverre Johannes, øyenlege Dronningensgate 2, Stavanger
- *) Braavold, Hjalmar, fangstbestyrer «Oriund» pr. Sandefjord
- Bredsdorff, P. M., kommandør Sjømilitære Korps, Horten
- Brende, Karl, revisor Fjellgt. 50, Oslo
- Bristol, Olav Sigfred, kapt.ltn. Lade Allé 10, Trondheim
- Broch, Henr. Andreas, ambassaderåd, Kgl. Norsk Ambassade, Banérgt. 37, Stockholm
- Brodtkorp, Trygve, direktør Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Brøgger, A. W., professor Universitetets Oldsaksamling, Fredriksgt. 2, Oslo
- Brønlund, Øyvind, telegrafist Sveagruva, Svalbard
- Buset, Paal, ingeniør Engene Dynamitfabrik, Sætre, Hurum
- *) Bugge, R. N., konsul Tønsberg
- Bussoli, Nino, ingeniør Wilhelm Færdensvei 4 a, Oslo
- Bæckmann, P. W. K. dr. Gjetmyrsveien 75, Oslo
- Bøe, Aasmund, sivilingeniør Schønningsgt. 24, Oslo
- Christell, Einar, major Valevågen 11, Djursholm, Stockholm
- *) Christensen, Chr. Fredr., konsul 90, Gray Street, Newcastle on Tyne 1
- *) Christensen, Lars, konsul, Sandefjord
- *) » », Lars, jr., skipsr. Ranvik pr. Sandefjord
- *) » », Ingrid, fru » » » » »
- *) Christensen, Fie, frk. Sandefjord
- Christiansen, Anne Marie, sykesøster, Fagerborg-gaten 48 B, Oslo
- Dahl, Eilif c/o Riis, Oscarsgt. 70, Oslo
- Dahlquist, Sven, ingeniør Tromsø
- Dalaker, Eivind, lege Sollerudveien 7, Lysaker
- Danielsen, Ø. Widding, radiobest. Oslo Radio, Tryvannsveien, Voksenkollen
- Devold, Finn, fiskerikonsulent Fiskeridirektoratet, Bergen
- Diesen, Bredo, tannlege Prinsensgate 26 b, Oslo
- », C. Mauritz, o.r.sakfører Ivar Aasensvei 7, Vinderen



er verdenskjent og anerkjent

Vi har levert Hundesleder, Skikjelker, Soveposer, Telter, Ryggsekker, Ski, Skibindinger, Skistaver, Støvler, Kokere etc. til Roald Amundsen, Nobile, Riiser-Larsen, Høygaard og Mehren, Byrd, Sverdrup, Lauge Koch, Polsk Spitsbergen Ekspedisjon, Norsk-Fransk Polar-ekspedisjon, Dansk Nord-ost Grøndlandsekspedisjon, Norsk-, Svensk-, Britisk Sydpol-ekspedisjon 1949/1950 samt Tirich Mir ekspedisjonen 1950

FABRIKANTER:

A KOLBJØRN KNUTSEN & CO.
S SPORT & LÆRWARE FABRIKK **OSLO**

SVALBARD

En del av Norge

204 fotografier med meget utførlige
tekster ved professor Anatol Heintz.
Innb. kr. 24.—

SVALBARD

A Norwegian Outpost

Spitsbergen and adjacent islands in
photographs and texts.
Norw. publ. price: Kr. 24.—

J. W. EIDES FORLAG — BERGEN



H. HENRIKSEN'S MEK. VERKSTED ^A/_S

Tlf. 1022

» 2122

Telegr. adr.

Fangstutstyr

Harpuner

Granater

Hvalfangstutstyr

- *) Egede-Nissen, Dag, lege c/o Lars Christensen, Sandefjord
Eggvin, Jens Konrad, dr. philos. Fiskeridirektoratet, Bergen
Eidsvig, Thor G. Kongensgt. 11, Ålesund
Engstrøm, Wilhelm, rek.tegner Kirkev. 106, Oslo
Erichsen, Leif Nagell, h.r.adv. «Aftenposten», Oslo
- *) Evensen, Kristian, fangstbest. Ranvik pr. Sandefjord
Faaberg, Harald, jr. Reykjavik
Feyling-Hanssen, Rolf W. cand. real Geologisk Museum, Oslo
Forberg, Aslak, sekretær Gladsvei 13, Grefsen
» , fru » »
» , Elna, bestyrerinne, Kirkev. 102, D IV, Oslo
Fossen, Olav overingeniør Fr. Gladsgt. 22 B II, Oslo
» , Randi, fru » »
Framnes Hansen, Finn, ingeniør Hammerfest
Fredriksen, Ivar, direktør Harstad
Friis, Erik Luftforsv. Byggelag 7, Hovseter, Røa
Galschiødt, O., konsul Harstad
» , Ellen, fru » »
Gamborg, Gerd, fru Oscarsgt. 47, Oslo
Gard, Knut, generalsekretær Den norske Tannlegeforening, Oslo
Gast, Willy, direktør Dufourstrasse 29, Bern, Schweiz
Gjæver, John, kaptein Norsk Polarinstitut, Oslo
f. t. «Maudheim», Antarktis
Gjæver-Krogh, I., direktør Bennett's Reisebyrå, Oslo
- *) Gleditsch, Odd, disponent Sandefjord
Godager, Anders Kilde, Furnes pr. Hamar
Grytten, Jens, skipshandler Ålesund
Grønli, Torvid, driftsbestyrer Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Ålesund
Grønning, Jacob, løytnant Luftforsv. Byggelag, Blokk 18 III, Hovseter, Røa
Hagemann, Fredrik Jørpeland, f. t. Blindern Student-hjem, Oslo
Hanken, Nils, tollbetjent Roahagan 14, Røa
Hansen, Ragnar A., hotell-dir. Grand Hotell, Tromsø
Haug, Henry, fullmektig Kirkeveien 114 b, Oslo
» , Kaare, tannlege, Røa terrasse 18, Røa
Haugen, Knut, leirsjef, Gryllefjord
Helle, Sigurd, cand. mag., geodet Norsk Polar-institut, Oslo
Henden, Peder, agent Bakkegt. 21, Oslo
Hjelvik, K., kaptein I. R. 11, Molde
Hoelsbø, Gullak, kapt. D/S «Tanahorn», Honningsvåg
Hofgaard, Knut, skogkonsulent Ole Dahlsgt. 2, Halden
Hole, Mathias Skjåk, Gudbrandsdalen
Holm, Johan, radiotelegrafist N. T. B., Oslo
Holm-Johnsen, Øivind, ingeniør A/S Norsk Aluminiumsindustri, Holmestrand
Holtedah, Olav, professor Geologisk Institutt, Blindern
Horgen, Emil, marinekaptein Kirkev. 114 b, Oslo
Horn, Alfild, fru Norsk Polarinstitut, Oslo
- *) » , Elin fru Paradis pr. Bergen (Stortveit Hageby)
Hornbæk, Helge, hydrograf Norsk Polarinstitut, Oslo
Horsberg, Bjørn, kaptein L. K. N., Bardufoss
Huseby, Sigurd, godseier Grimelund gård, Vinderen
Høst, Per, zoolog Bakkeveien 1, Stabekk
Ingstad, Helge, forfatter Vettakollen
Isaksen, Isak, skipper Bakkeringen, Nordkjosbotn
Iversen, Sverre, kontorsjef Carl Kjelsensvei 39, Sogn Haveby
Jacobsen, Halfdan, direktør Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
» , Halfdan Sommerfeldt, direktør Hoffsjef Løvenskioldsveg 76, Oslo
» , Ivar Sollerudveien 7, Lysaker
Jahre, Jørgen, skipsreder Sandar pr. Sandefjord
Jamt, Ole, kjører Fauske, Salten
Janson, Birger, kamrer Villagatan 38, Borås, Sverige
Jakhelln, Anton, avd.sjef Meteorologiske Institutt, Blindern
Jelstrup, Hans S., astronom St. Olavsgt. 32, Oslo
Johannessen, Kr., Breivikbotn, Tromsø
» , Svein » »
» , Sigurd, handelsråd Stortingsgt. 3c, Oslo
Johansen, Bendik, kaptein Storgt. 137, Tromsø
» , Johan D/S «Brott» Henriksens Rederi, Oslo
» , Hans, professor København Zoologiske Museum, København
Jæger, Eivind Storm, ingeniør Glomfjord Salpeterfabr., Glomfjord
» , Laila, fru » »
Jørstad, Finn A., stud. real. Langoddv. 33, Snarøya
Kaasa, Nils Store Norske Spitsb. Kulkomp. A/S, Oslo
Karlsen, Martin, skipsreder Brandal pr. Ålesund
» , Petter Brandal pr. Ålesund f. t. Tostrupgaten 22 IV, Oslo
Kierulf, Ragnar, direktør Ruglandsv. 8, Jar.
Kjær, Erling, marinekaptein Boks 68, Fjøsanger
*) Kjode, Rebekka Nordgreen, fru Paradisneset, Fana
Knudsen, Einar, lektor Borgundv. 75, Ålesund
» , Kjerulf, konsul Markveien 19, Ålesund
Knuth, Grev Eigil Karl Johansgt. 10, København
Knutsen, Willie, arkitekt 5. Phillips Ave, Rookport, Pigeon Cove, Mass., U. S. A.
Koller, Alfred, ingeniør Jaren, Hadeland
*) Konow, Magnus, skipsreder Sandefjord
Koppnæs, Hans Peter, skipsreder Kongensgt. 26, Ålesund
Koppnæs, Karl, skipsreder Kongensgt. 26, Ålesund
Koskull, Anders, baron Alvesta, Sverige
Kristoffersen, Sigfred, oceanogr. Fr. Nansens plass 11, Tromsø
Krogh, Ivar von, navig./telegrafist Torsgt. 5, Oslo
» , Rolf von, kommandørkaptein Høvik
Kvien, Rolf, skipper Ålesund
L'Abée-Lund, Jan, dr. Riisbakken 16, Vinderen, Oslo
Landmark, V. Brandal pr. Ålesund
Larsen, Ludvig, bergingeniør Reitan st., Rørosbanen
» , R., kaptein Jakob Kjode A/S, Bergen
Lassen-Urdahl, Kjeld Brynsv. 38, Sandvika
Leira, Edvard Parkgt. 26, Ålesund
*) Lied, Jonas, konsul Søsnes, Nesjestranda
Liestøl, Olav, cand. real., glasiolog Norsk Polar-institut, Oslo
Lid, Johannes, konservator Botanisk Museum, Trondheimsv. 23, Oslo
Ligner, Johan W., dr. Borgmästargt. 9, Örebro Sverige
Lindquist, Leon, kasserer Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
Luncke, Bernhard, ingeniør Norsk Polarinstitut, Oslo
» , Martha, fru » » »

A. Framnæs mek. Værksted

SANDEFJORD

- Skipsbyggeri og skipsreparasjonsverksted.
- Flytedokker for fartøier inntil 2400 tonn d. w.
- Norges eldste spesialverksted for hvalfangst.
- Nybygning av lasteskip og frugtskip.
- Telegramadresse: «Værkstedet».

As. Norsk Hvalfangst

HESTNES, HITRA — TELEGR. ADR. FINNHVAL

STORHVALFANGST	Hvalkjøtt
«—»	Hvalolje
«—»	Hvalfôrmel
«—»	Hvallever
«—»	Hvalbarder

PELSDYRFARM	Sølvrev
«—»	Platina
«—»	Blårev
«—»	Standardmink
«—»	Mutasjonsmink



- Lund, Reidar Eugen, filmfotograf Fagertunv. 26, Stabekk
- Lundbom, Eystein, kaptein Jac. Aallsgt. 49, Oslo
- Lundquist, Kaare Z., kapt.ltn. Norsk Polar-institutt, Oslo
- Lyngaas, Reidar, kapt.ltn Kirkev. 7, Ramstad
- Lyngen, John, stiger Kings Bay Kul Comp. A/S, Ny-Alesund
- Lønø, Odd, cand. real. Akersbakken 19 III, Oslo, f. t. Edgeøya, Svalbard
- Løvenskiold, Hermann, dr. Nesoddhøgda p.å. Nesodden
- Løvaas, Gunnar, bergingeniør Skorovas Gruber, Skorovas
- Løwø, Frithjof, landmåler Kirkev. 65 C V, Oslo
- Major, Harald, cand. real., geolog Norsk Polar-institutt, Oslo
- Malmberg, Sigvard, redaktør Stockholms-Tidningen, Stockholm
- Marø, Kristoffer, skipper Ratvik, Borgund pr. Alesund
- Matheson, Wilh. direktør Fred. Stangsgt. 31 B, Oslo
- Mehren, Martin, disponent Rosenkrantzgt. 4, Oslo
- Melle, Gunnar, kameramann Kirkev. 67 B IV, Oslo
- Mellebye, Peter f. t. «Maudheim», Antarktis
- Merckoll, Hans, bergmester Oscarsgt. 19, Oslo
- *) Meyer, H. F., orlogskaptein D/S «Polarfront II», Marineholmen, Bergen
- Michaelsen, Knut, cand. real. Norges Landbruks-høgskole, Vollebek
- Mikkelsen, Anders, kasserer Uelandsgt. 54, Oslo
- Moberg, Arvid, redaktør Luleå, Sverige
- Mosby, Olav, oceanograf Geofysisk Institutt, Bergen
- Møller-Christensen, Fredrik, assuransedir. Fjell-gaten 68, Alesund
- Nilsen, Bertheus J., A/S Harstad
- » , Haakon Lerpe gård, Skoger
- » , Joh. Næss, Bjørnskinn
- » , Schjølberg Risøyhamn i Vesterålen
- Nordmo, Magnus, telegrafist Harstad
- Nyhus, Gunnar, lege G. Ringeriksv. 21, Stabekk
- » , Nils Ulsberg
- Nøis, Daniel, skipper Risøyhamn
- » , Hilmar, fangstmann Sassendalen pr. Longyearbyen
- *) Olsen, A. C., skipsmegler, Boks 17, Sandefjord
- » , Johan P. K., kaptein, Fagerviksgt. 7, Alesund
- Omberg, Asbjørn, red.sekr. Blommenholm
- Orvin, Anders K., dr. philos. Norsk Polarinstitutt, Oslo
- Paulsen, Carl E., billedhugger, Baglergt. 1, Tønsberg
- » , Harald B., direktør Sandefjord
- Pedersen, Leif, fotograf Erlandstuveien 14, Bekkelagshøgda
- Pettersen, Gjertrud, sykepleierske Sykehuset, Mosjøen
- Prydz, Olaf, ass. direktør Sandefjord
- Quist-Hanssen, Morten, dir.sekr. Store Norske Spits-bergen Kulkompani A/S, Oslo
- *) Rachlew, Cato, kaptein Haakon d. Godes vei 6, Vinderen
- *) Rasmussen, Johan, o.r.sakfører Sandefjord
- *) » , K. K., skipsrdeer, Storgt. 14, Sandefjord
- Remmen, Johan, kaptein Kolvikbakken, Alesund
- Remø, Isak, skipper Remøylandet, pr. Alesund
- Richter, Søren, magister, Norsk Polarinstitutt, Oslo
- Riiser-Larsen, H., direktør Det Norske Luftfarts-selskap, Oslo
- Ristvedt, P., tollkontrollør Svarstad p. å. Vestfold
- Rodahl, Kåre, dr. phil. Kampheimv. 6, Bryn, f. t. Arctic Aeromedical Laboratory, Ladd A.F.B. Fairbanks, Alaska
- Rogstad, Egil, telegrafist f. t. «Maudheim», Antarktis
- *) Rustad, Reidar Store Norske Spitsbergen Kul-kompani A/S, Longyearbyen
- Rødseth, Kristian, byggmester Bjerkealléen 15, Grefsen, f. t. Bodø
- Røren, Ingolf, kaptein Brandal pr. Alesund
- Schau-Jakobsen Betongbygg, Namsos
- Schjelderup, Ludolf, kaptein Tenfjord
- Scholander, P. P. lege Seewartsmore College, Seewartsmore Pa., U. S. A.
- Schröder, Ragnar Fjelltnuveien 30, Alesund
- *) Seim, Oscar W., disponent Tromsø Export Co. A/S, Tromsø
- Sem-Jacobsen, C. Wilh. dist.lege Blaker
- Severin, Roald Kirkegt. 7, Alesund
- Siewers, Hans Blektjernveien 20, Drammen
- Skansen, Kaare Drammen
- Skevik, Edmund Harstad
- » , Ruth, fru »
- » , Kaare Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Alesund
- » , Eva, fru —»—
- Skjørland, Kr. kontorsjef Overhalla
- Slettbakk, Ragnar Rennebu
- Solberg, Thor Fornebu
- Solheim, Wilhelm, ingeniør Norsk Polarinstitutt, Oslo
- Spilhaug, Kolbjørn, oberst Leira sjefsgård, pr. Levanger
- Steen, Sigurd, kaptein Gimleveien 50, Bergen
- Stene, Alf Bryn, ingeniør National Industri, Drammen
- » , Gerd, fru —»—
- Stockfleth, Reidar, jr. c/o I.E.M. Rådhusgt. 23, Oslo
- Storm-Johnsen, Frithjof, malerm. Sigurdsgt. 20, Oslo
- Stranderud, Hans S.A.S., Stockholm 40, f. t. Rio de Janeiro
- Strøm-Pedersen, Inger, frk. Norsk Polarinstitutt, Oslo
- Strandwitz, Max, kaptein Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Størmer, Carl, Professor Niels Henrik Abels vei 21, Ullevål Haveby
- Svendsen, Ingvald, kaptein Minde, Tromsø
- » , Ole Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Alesund
- Sverdrup, H. U. professor Norsk Polarinstitutt, Oslo
- » , Olaf B., boktrykker Kristiansund N.
- Sæbjørnsen, Sæbjørn, ingeniør Borgenv. 28, Vinderen, Oslo
- Sæther, Fred. H. Tromsø
- Sønderlund, Ingv. Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Alesund
- Sørensen, Jenny, fru Dalen, Konnerud, Drammen
- » , Ludvig, byggmester —»—
- Terjesen, Gnejer Bjønness, siviling. Maskin A/S K. Lund & Co., Oslo
- Thomle, Sigurd, kaptein c/o o.r.sakf. Leif Castberg Voss, Kirkegt. 15, Oslo
- Thorsnæs, Joh. H., innkjøpssjef Kings Bay Kull Comp. A/S, Oslo

Tønsbergs Blad



Vestfolds største avis
TØNSBERG AKTIETRYKKERI



Alt i kvalitetstrykksaker

STORE NORSKE SPITSBERGEN KULKOMPANI A.S

OSLO

VÅRE LONGYEARKULL

som er særlig fordelaktige til
bunkers og stokerfyring er av
høyere kvalitet enn de fleste
utenlandske kull.

Telegramadresse: SPITSBERGKUL
Telefon: 41 05 89

MARTIN KARLSEN

REDERI FOR SELFANGERE - ARKTISKE EKSPEDISJONER

Eksport av: Selolje, selskinn
Haakjerringtran og sild etc.

BRANDAL pr. AALESUND, NORGE

Carl Evensen's Eftf.

SKIPSHANDEL

TOLLBUGATA 4 — OSLO

Ullring, Ernst, kommandørkapt. M. Keisermark 20, Horten
 Tolliesen, Margit, kasserer Zetlitzgt. 4 II, Oslo
 Torjusen, Louis, bokh. Store Norske Spitsbergen Kulkomp. A/S, Oslo
 Torvaldsen, Egil Friis, statsaut. revisor Ullevålsveien 109 b, Oslo
 Vaage, Jacob, lektor Sørkedalsv. 241, Røa
 Vartdal, Knut, reder Ålesund
 *) Vik, Joh. Monrad, grosserer Tønsberg
 Vogt, Thorolf, professor Geol. Inst. N.T.H., Trondheim
 Wefring, Gunnar, kunstmaler Box 232, Stabekk
 Wendelbo, Gøsta, kommandør Horten
 » , Per, konsul Gimle terrasse 3, Oslo
 Werenskiold, Dagfin, kunstmaler og billedhugger Midgardveien 1, Jar
 Werenskiold, Werner, professor Geografisk Institutt, Blindern
 Werner-Johannessen, Thor, meteorolog Meteorologisk Institutt, Blindern
 Westby, Astrid, fru ing. Tjernsrudveien 13, jar
 » , Kjell —»—
 » , Sigurd, ingeniør —»—
 Western, John, intendantursjef Store Norske Spitsbergen Kulkomp. A/S, Ny-Ålesund
 Whist, Ole Kapellveien 60, Grefsen
 Widerøe, Viggo, direktør Jerpefare 8, Voksenlia
 Wiik, Sigurd Angell, lektor Bygdø Allé 53, Oslo
 Winge, Emmanuel, tannlege, Høyheimsvik, Sogn
 *) Winge-Sørensen, Hans, direktør Sandefjord

*) Livsvarige medlemmer.

Winsnes, Thore, cand. mag., geolog Norsk Polar-institutt, Oslo
 Wollebæk, Alf, konservator Bestun
 Woxen, Hans, ingeniør Gjetmyrsveien 107 c, Oslo
 Øien, Fritz, R., avd. ingeniør Statens Tekn. Institutt, Akersveien 24 c, Oslo
 Østby, Harald hvalfangstinsp. Fangstkontoret, Industridep., Dronningensgt. 15, Oslo
 Øveraas, Finn, stud. Boks 71, Haslum

Nye medlemmer kommet til etter at fortegnelsen var satt :

Ahlmann, Hans W:son, Ambassadør, Svenske Ambassade, Oslo
 Brøgger, Arne, disponent, Kings Bay Kullkomp. A/S, Oslo
 Braathen, Hanne Marie, dept.sekr., Sandefjordgt. 3, Oslo
 Dalaker, Ingrid, fru, Sollerudv. 1, Lysaker
 Forberg, Guri, frk., Stadsvei 13, Grefsen
 Garberg, Arthur, Østhornv. 6, Ullevål, Oslo
 Høgebøl, Øystein, o.r.sakf., Arbinsgt. 13, Oslo
 Lødding, Olaf, Suhmsgt. 20 C, Oslo
 Moe, Tore, Grønland 13, Drammen
 Sverdrup, Ulrik, lege, Universitetsgt. 14, Oslo
 Søyland, Anders, Universitetsbibliotekar, Asker
 Søyland, Jan, Asker
 Terjesen, Gnejer Bjønnes, siviling., Maskin A/S K. Lund & Co., Revierstredet, Oslo
 Thorseng, Reidar, Schjelderupsgt. 15 VI, Oslo

Norway's Fisheries in Northern Waters in 1950

Winter Herrings Fisheries

Cont. from page 51

Salted	643 688	1 352 934
Herring meal and oil	6 820 214	3 168 440
Canned	107 994	145 279
Bait	74 048	52 552
Fresh consumed inland	39 616	

CLAUS ANDERSEN A.S

TROMSØ

Kjøper og selger arktiske pelsvarer
Stort utvalg — Billigste priser.

Telefoner: 83 — 323

Telegramadresse: «CLAUS»

Radarstasjonen på Svalbard



Hvalfangst
Handelsfartøyer
Passasjerskip
Krigsfartøyer
Trålere
Fangstfartøyer
bruker

Kelvin Hughes Radar
Radaren til alle formål

INGENIØRFORRETNINGEN
ATLAS A.s

Telf. 41 14 97 OSLO Ø. Vollgt. 7

Forretningsmenn.

Tidens løsen er samling — og næringslivets menn må som aldri før også samles om sine spesielle talerør i dagens brennende spørsmål. Disse spørsmål angår Dem og Deres forretning i særlig grad. Deres beste talerør er

NORGES HANDELS- og SJØFARTSTIDENDE
ABONNEMENTSPRIS: KR. 12.— PR. KVARTAL. KR. 48,— PR. ÅR.

Arktisk Forening — Tromsø

Av sekretær Gunnar Hagerup

Arktisk Forening Tromsø ble stiftet i 1947. Tanken hadde vært levende i mange år uten at det var blitt noe resultat av den. Initiativtakeren var kjøpmann Johan Hagerup i Tromsø, som er en av veteranene når det gjelder overvintring for fangst på Svalbard. Han var bare 16 år gammel da han første gang i 1900 overvintret i Bellsund.

Foreningens første formann var arktisk næringsdrifts «grand old man» banksjef Anton Jakobsen. Det øvrige styre var: kjøpmann Johan Hagerup, nestformann, sekretær Gunnar Hagerup, sekretær, skipper Alfred Moe og bestyrer S. Winther-Hansen.

Foreningen ser som sin oppgave :

å fremme norske interesser både i næringsdrift og forskning i de arktiske områder,

ta vare på de rike tradisjoner som Tromsø og Nord-Norge ellers har når det gjelder fangst, fiske og arktisk virksomhet for øvrig,

knytte båndene fastere mellom hjemlandet og alle som har sitt virke på Svalbard og på utpostene i Ishavet.

Blandt de saker foreningen har vært med på å gjennomføre kan nevnes :

flyging med post til Svalbard tidlig om våren før skipsfarten er kommet i gang,

legetjeneste under selfangsten i Vesterisen,

redningsskøyte med lege ombord stasjonert ved Bjørnøya under fisket der,

fått organisert innsamling av isobservasjoner,

fått satt i gang trikinundersøkelser av kjøttet på arktiske dyr.

Foreningen har videre samlet inn en hel del gamle dagbøker, optegnelser og arkivsaker fra overvintrere, arktiske ekspedisjoner o. l. Det er også for hvert år etter endt fangst innhentet opplysninger om vær-, is- og fangstforhold i Vesterisen og Østisen.

Interessen for og tilslutningen til foreningen har helt fra starten være meget stor. For tiden har den omlag 600 medlemmer fra Tromsø, Nord-Norge ellers og Svalbard. Foruten de personlige medlemmer har foreningen også tilslutning fra flere kommuner, organisasjoner, institusjoner og firmaer.

Foreningens nåværende styre er:

Kjøpmann Johan Hagerup — formann

Disponent og kontorsjef Helge Jakobsen — nestformann

Sekretær Gunnar Hagerup — sekretær

Skipper Alfred Moe

Bestyrer S. Winther-Hansen.

Det er foreningens hensikt å skaffe seg kontor med fast ansatt sekretær, som helt kan ta seg av de mange og store oppgaver som venter på sin løsning. Og således gi våre myndigheter aktiv støtte i å bevare og utbygge vårt lands interesser i de arktiske områder.

Saken er nå så langt kommet at det er godt håp om en løsning av den i nær framtid.

Foreningen har også hatt planer om å gi ut sin egen publikasjon, men dette har en ennå ikke hatt høve til å sette ut i livet. Ved velvillig imøtekommenhet fra Norsk Polarklubb side, har en inngått en overenskomst med klubben om å utgi Polarboken i fellesskap.

Arktisk Forening Tromsø sender Norsk Polarklubb sin hjerteligste takk for dette og sender samtidig en hjertelig hilsen til alle klubbens medlemmer med ønske om et godt samarbeid.

Medlemsfortegnelse for Arktisk Forening, Tromsø,

Æresmedlemmer :

Banksjef Anton Jakobsen, Tromsø

Fhv. besiktigelsesmann Helmer Hanssen, Tromsø

Skipper Johan Olsen, Ålesund

Abrahamsen, Andr., møbelforr., Tromsø

Abrahamsen, Joachim, Tromsø

Albertsen, Lorentz, skipper, Tromsø

Albrigtsen, Alfred, lensmann, Tromsø

Albrigtsen, Arne, Tromsø

Albrigtsen, Sigfred, Svalbard

Aleksandersen, Arne, Svalbard

Almton, Sigurd, disponent, Tromsø

Amundsen, Kåre, Svalbard

Andersen, Claus A/S, Tromsø

Andersen, Claus, Tromsø

Andersen, Gudrun, Tromsø

Andersen, Kåre, Tromsø

Andersen, Ludvik, Finsnes

Andersen, Norma, Tromsø

Andersen, Normann, Tromsø

Andersen, Roald, Svalbard

Andersen, Wilhelm, Svalbard

Anderson, Einar, Svalbard

Andreassen, Eddy, handlende, Tromsø

Andreassen, Norvald, monter, Tromsø

Andreassen, Olaf. «Nordolje», Tromsø

Andreassen, Peder, skipper, Tromsø

Andresen, Erling, maskinist, Skarsfjord

ARKTISK FORENING

TROMSØ

650 medlemmer

Formann: Kjøpmann Johan Hagerup, Tromsø T. 825

Sekretær: Gunnar Hagerup, Tromsø. T. 793

Foreningens formål: Fremme av norske interesser i Arktis

BLI MEDLEM

Johan Hagerup's Skibsproviantering A.S

TROMSØ

*Utrustning for arktiske ekspedisjoner
Ishavsutrustning.*

Telefoner: 307 — 825

Telegramadresse: JOHAGRUP



N.A.GASACCUMULATOR

Erling Solheim

TROMSØ

Meglerforretning - Kystbefraktning - Assuranser.

Omsetter alle slags tran og fiskeprodukter samt
alt i selolje og ishavsprodukter.

Fangststasjoner på Svalbard tilsalgs/tilleie.

Kjøp og salg av skip.

Leverer: Kassematerialer, tønner m. m.

Fiskeeksport.

Telefoner: Kontoret 1024 — 1103. Privat 1282

Telegramadresse: SOLHEIM

Andresen, Haakon, maskinist, Tromsø
 Andresen, Sverre, radiotelegrafist, Tromsø
 Andresen's våpenforretning, Tromsø
 Antonsen, Arne, «Nordolje», Tromsø
 Arnesen, Arne, kjøpmann, Tromsø
 Arnesen, Asbjørn, los, Tromsø
 Arnesen, Einar, Agent, Tromsø
 Arnesen, Jacob, tømmerm., Tromsø
 Arnesen, Sam efft., Tromsø
 Astad, P., tollbua, Tromsø
 Augensen, Oscar, radiotelegrafist, Svalbard
 Austad, Iver, overrettssakfører, Tromsø

Balstad, Håkon, sysselmann, Svalbard
 Balstad, Liv, Svalbard
 Bangsund, Erling, sen., disponent, Tromsø
 Bangsund, Erling, jr., Tromsø
 Bangsund, Ivar, Tromsø
 Bangsund, Oscar, «Nordolje», Tromsø
 Beck, Johan, kjøpmann, Skibotn
 Beck-Sørensen, byggmester, Tromsø
 Bell, Johan, kjøpmann, Tromsø
 Bell, Per, kjøpmann, Tromsø
 Benum, Peder, Tromsø
 Berg, Odd, konsul, Tromsø
 Berg, Trygve, Tromsø
 Bergersen, Hans, Tromsø
 Bergh, Jasper, Tromsø
 Bergsdal, Arne, Svalbard
 Bergvall, Ove, Bolla
 Berntsen, Arne, Tromsø
 Berntsen, Sigv., Tromsø
 Bestmannen, M/K «Langfjell», Sørreisa
 Bjørn, Leif, Birtavarre
 Bjørn, Rolf, Birtavarre
 Bjørnsvik, Ingolf, Svalbard
 Bjåen, Jon, Byklehei
 Bjåen, Knut, Byklehei
 Bjåen, Olaf, Byklehei
 Bjåen, Sjur, Byklehei
 Boassen, Johs., Tromsø
 Bosted, kontorsjef, Tromsø
 Bottolfsen, Charles, «Nordolje», Tromsø
 Bredrup, Reinholdt, Tromsø
 Bredrup, L., sen., Tromsø
 Bredrup, L., jr., Tromsø
 Breivold, H., los, Tromsø
 Broch, Leif, Tromsø
 Brox, Halfdan, Tromsø
 Brox, Leif, Tromsø
 Brox, Hans H., Tromsø
 Brunstrøm, Harald, Tromsø
 Brunvold, Brødrene, Tromsø
 Brønlund, Øivind, Svalbard
 Bye-Matheson, banksjef, Tromsø
 Bølggen, Olav, Harstad
 Børsting, bestyrer, Hopen radio

Dahl, Jakob, megler, Tromsø
 Dalsbøe, Fridtjof, kemner, Tromsø
 Dalsbøe, Gustav, malermester, Tromsø
 Dalsbøe, Øistein, Tromsø
 Davidsen, Alfred, disponent, Tromsø
 Devold, Finn, Bergen
 Devold, Olav, lege, Tromsø
 Dragøy & Co. A/S, Tromsø
 Dragøy, Ole, Skrolsvik
 Dragøy, Thorleif, Tromsø
 Didriksen, David, Svalbard
 Didriksen, Jakob, Svalbard
 Eckberg, Harald, Svalbard
 Edelsteen, Karl M., Tromsø
 Edvardsen, Hans, Mjelde
 Edvardsen, Ole, Svalbard
 Eilertsen, Alfon, Tromsø
 Eilertsen, Arthur, Tromsø
 Eilertsen, Emil, maskinist, Tromsø
 Elde, Brynjulf, Gibostad
 Ellis, Joh., Tromsø
 Engen, Arne, Tromsø
 Engen, Waldemar, slaktermester, Tromsø
 Enoksen, Einar, Tromsø
 Eriksen, Chold, Tromsø
 Eriksen, Ditlev, Bjarkøy
 Eriksen, Ernst, Tromsø
 Eriksen, John, Svalbard
 Eriksen, Odmund, Svalbard
 Eriksen, Olaf, Tromsø
 Eriksen, Ottar, poståpner, Nordbynes
 Eriksen, Ragnv., agent, «Nordolje», Tromsø
 Ertsås, Karl, Svalbard.
 Evensen, Richard, Tromsø
 Evenseth, Kåre, Tromsø

Fagernes, Jørgen, Skjervøy
 Figenschou Eftf. A/S, Tromsø
 Figenschou, Max, Hansnes
 Figenschou, Odd, dampskipseksk., Hansnes
 Finseth, Alf, salgssjef, Oslo
 Fiskernes Agnforsyning, Tromsø
 Five, Brynjulv, meieribestyrer, Tromsø
 Fjellidal, Ferdinand, Svalbard
 Fjærvold, Karl, Tromsø
 Fjærtøft, Karl, Tromsø
 Flood & Guldstad, Tromsø
 Foldevik, Nils, Tromsø
 Frantzen, Frantz, Tromsø
 Furustøl, skipper, c/o Rieber & Co., Tromsø
 Fyhn, Jens, Tromsø
 Føre, Arnulf, Tromsø

Gabrielsen, Leif, Tromsø
 Giæver, Jens, Gjøvik
 Giæver, Petter, Gjøvik
 Gjertsen, Egil, Tromsø
 Grødahl, Theodor, skipper, Tromsø
 Grødal, Johannes, Svalbard
 Grøndal, Leif Archie, Svalbard
 Grønås, Gisle, Svalbard
 Grøttum, Henning, Mestervik
 Gudmundsen, Alfred, Tromsø
 Gudmundsen, Arne, Tromsø
 Gudmundsen, Martin, Tromsø
 Guldbrandsen, Hedly, Tromsø

Carlsen, Anker, Svalbard
 Carlsen, P. M., lensmannsfullmektig, Skjervøy
 Colmann, John, Svalbard
 Corneliussen, Corn., styrmann, Tromsø

**Kull, koks, salt, vann,
Mil's oljer, sprengstoff,
2 kraner med vekt.**

Hurtig levering.

Telegr. BUNKERS. Telefon 57 — 475.

HAMMERFEST BUNKERDEPOT ^A/_S

S/L FISKERNES AGNFORSYNING

HOVEDKONTOR: TROMSØ

Kjølelager for agn:

Vadsø - Vardø - Båtsfjord - Kjøllefjord -
Honningsvåg - Havøysund - Hammerfest -
Skjærvøy - Tromsø - Svolvær - Ørnes.

Egne agnbåter. — Tillitsmenn i fiskeværene. Telegr. adr. samtlige steder: AGNFORSYNING.



Telegrams «Aarsethco».

Owners of fishing vessels and sealers

- ⊗ Exporters of arctic products, sealskins, seal-oil and fish products.
- ⊗ Arranging arctic expeditions in sealers M/S «Veslekari» specially equipped for this purpose with echo-soundeder.
- ⊗ Correspondence solicited.

Hagerup, Arne, styrmann, Tromsø
 Hagerup, Gunnar, sekretær, Tromsø
 Hagerup, Johan sen., kjøpmann, Tromsø
 Hagerup, Johan jr., Tromsø
 Hagerup, Johan, A/S, Tromsø
 Hagerup, Vega, handlende, Tromsø
 Hagerup, Aage, Tromsø
 Hansen, A. Koht-, Tromsø
 Hansen, A. S., kinobestyrer, Tromsø
 Hansen, Albert, Svalbard
 Hansen, Alfon, Kallfjord
 Hansen, Anders, skipper, Tromsø
 Hansen, Andersen, Tromsø
 Hansen, Arthur, Svalbard
 Hansen, Asbjørn, mek. ass., Tromsø
 Hansen, Axel, Tromsø
 Hansen, Birger, Svalbard
 Hansen, Bjarne, Tromsø
 Hansen, Hans M., Tromsø
 Hansen, Harald, kasserer, «Nordolje», Tromsø
 Hansen, Helge, ingeniør, Tromsø
 Hansen, Helge, Tr.sund Sparebank, Tromsø
 Hansen, Helge, Solbakken, Sellnes
 Hansen, Hilbert, «Nordolje», Tromsø
 Hansen, Hilmar, Mestervik
 Hansen, Håkon, Mestervik
 Hansen, Ingv., «Nordolje», Tromsø
 Hansen, J. M., kjøpmann, Tromsø
 Hansen, Kr. Brunn-, Tromsø
 Hansen, Lars, Tromsø
 Hansen, Leon H., Tromsø
 Hansen, Ludv., Langnes
 Hansen, Megrund, Tromsø
 Hansen, Nicolai, Svalbard
 Hansen, Olai, «Nordolje», Tromsø
 Hansen, P. C., Torsken
 Hansen, Ragnar A., hotelleier, Tromsø
 Hansen, Ragnar, Fiskarfylkingen, Tromsø
 Hansen, Randor, «Nordolje», Tromsø
 Hansen, Solveig, Svalbard
 Hansen, S. Winther, bestyrer, Tromsø
 Hansen, Thorstein, c/o Rieber & Co., Tromsø
 Hansen, W., Svalbard
 Haugen, Bj. Lyshol, ingeniør, «Nordolje», Tromsø
 Haukås, J. A., Tromsø
 Hegge, Fritz, kaptein, Tromsø
 Heiskel, Isak, Kvesmenes
 Heitman, Karl, Skaland
 Helland, Ingvald, Svalbard
 Helle, Sofus, Svalbard
 Henriksen, Edvard, Svalbard
 Henriksen, Harald, c/o Holms sønner A/S, Tromsø
 Heraker, Otto, Svalbard
 Hermansen, Bjarne, Tromsø
 Hermansen, Henry, Stakkevold, Tromsø
 Hermansen, Jakob, Tromsø
 Hestenes, Ola, direktør, Tromsø
 Hoel, Adolf, professor, Slattum
 Hodne, Odd, Svalbard
 Hoff, Halfdan, «Nordolje», Tromsø
 Hofso, A., c/o T. F. D. S., Tromsø
 Hofsoy, lensmann, Skjervøy
 Holand, Th., Sandvik pr. Tromsø
 Hollum, Ola, revisor, Tromsø
 Holm, Andreas, c/o T. F. D. S., Tromsø

Holm, D. J., Rossfjord
 Holm, Kåre J., Tromsø
 Holm, Olaf, bakermester, Tromsø
 Holms sønner A/S, Tromsø
 Holm, Silsand, Finsnes
 Holm, Øivind, Tromsø
 Holmboe, Bertram D., Tromsø
 Holmboe, Conrad Rye, Tromsø
 Holmboe, Erik, Tromsø
 Holmboe, Gudleif, Tromsø
 Holmboe, Hans, Tromsø
 Holmboe, John Rye, Tromsø
 Holmeslett, Hans, Berg pr. Tromsø
 Holtan, Odd, Tromsø
 Holtan, Oscar, direktør, Tromsø
 Holthe, Gerh., kjøpmann, Tromsø
 Holthe, Sven, kjøpmann, Tromsø
 Horst, Jens A., Kjøllefjord
 Høegh, Tekla, Tromsø
 Høydal, E., ekspeditør, Rossfjord
 Høyersten, banksjef, Tromsø

Ingebrigtsen, Agnar, Svalbard
 Ingebrigtsen, Asbjørn, Svalbard
 Ingebrigtsen, Ingebrigt, Tromsø
 Ingebrigtsen, Johannes, Tromsø
 Iltstad, Asløf, Svalbard
 Isachsen, Nils, Tromsø
 Isaksen, Alf, Svalbard
 Isaksen, Einar, Tomasjord pr. Tromsø
 Isaksen, Evald, kaptein, Tromsø
 Isaksen, Daniel, Tromsø
 Isaksen, Hjalmar, Tromsø
 Isaksen, Ingvald, Tomasjord pr. Tromsø
 Isaksen, Ingvar, Tomasjord pr. Tromsø
 Isaksen, Leif, Tomasjord pr. Tromsø
 Isaksen, Ursin, styrmann, Tromsø
 Isaksens, Brødrene, skipsverft, Tromsø
 Iversen, Arthur, maskinist, Tromsø
 Iversen, Iver, kontorsjef, Tromsø

Jacobsen, Bjarne, Tromsø
 Jaklin, Ingvald, redaktør, Tromsø
 Jakobsen, Anton, banksjef, Tromsø
 Jakobsen, Gunnar, Tromsø
 Jakobsen, Guttorm, kaptein, Tromsø
 Jakobsen, Hans, Risøy
 Jakobsen, Helge, disponent, Tromsø
 Jakobsen, Jakob, Risøy
 Jakobsen, Jakob, Svalbard
 Jakobsen, Johan, Svalbard
 Jakobsen, John, skipper, Tromsø
 Jakobsen, Magnus, Nordlys-observatoriet, Tromsø
 Jakobsen, Sverre, jernvarehandel, Tromsø
 Jakobsen, Tor, maskinsjef, Tromsø
 Jakobsens, Brødrene, rederi, Tromsø
 Jebens, Henrik, Tromsø
 Jebens, Sverre, Tromsø
 Jensen, Albert, skipper, Tromsø
 Jensen, Alfred, Tromsø
 Jensen, Arne, «Nordolje», Tromsø
 Jensen, Collin, M/K «Steinbakken», Sandnesshamn
 Jensen, Elide, Svalbard
 Jensen, Einar A., bestyrer, Tromsø
 Jensen, Ernst, agent, Tromsø

Jensen, Hans H., Svalbard
 Jensen, Ingv., «Nordolje», Tromsø
 Jensen, Ingv., Ramfjordbotn
 Jensen, Julius, skipper
 Jensen, Jørgen, Svalbard
 Jensen, Odd Krogh, Tromsø
 Jensens Skotøymagasin, Tromsø
 Johannessen, Erling, Hungeren pr. Tromsdal
 Johannessen, Ivar, Hungeren pr. Tromsdal
 Johannessen, Johan, Hungeren pr. Tromsdal
 Johannessen, Johan, Vårlund pr. Rossfjord
 Johannessen, Kr., Breivikbotn
 Johannessen, Olaf, fargehandler, Tromsø
 Johansen, Alf, Svalbard
 Johansen, Arthur, Tromsdal
 Johansen, Gunnar, Svalbard
 Johansen, Bendik, Tromsø
 Johansen, Hager J., Tromsø
 Johansen, Halvard, Svalbard
 Johansen, Hedly G., kjøpmann, Tromsø
 Johansen, Ingv., skipper, Straumsbukt
 Johansen, Johan, Gryllefjord
 Johansen, John A., «Nordolje», Tromsø
 Johansen, Kristen, Svalbard
 Johansen, Kåre A., Tromsø
 Johansen, Leif (Hopen) Tromsø
 Johansen, Olaf, fangstm., Rossfjord
 Johansen, Rolf, Tromsdal
 Johansen, Sverre, «Nordolje», Tromsø
 Johnsen, Arne, maler, Tromsø
 Johnsen, Erling, Hesjeberg
 Johnsen, Hans E., Tromsdal
 Johnsen, Julius, Tromsdal
 Johnsen, Kåre, Gibostad
 Johnsen, Lars, skipskontrollør, Tromsø
 Johnsen, Odd, malermester, Tromsø
 Johnsen, Olav, c/o T. F. D. S., Tromsø
 Johnsen, Otto, Tromsdal

Kanck, Kåre, Tromsø
 Karlsen, John, c/o T. F. D. S., Tromsø
 Karlsen, Karl, Vikheim pr. Tromsø
 Kapstø, Sten, Tromsø
 Kiil, S. Falck, Kvesmenes
 Killengreen & Sønn A/S, J. A., Tromsø
 Killengreen, Rich., Tromsø
 Kirkeforeningen, Longyearbyen, Svalbard
 Kjelbak, Eivind, Svalbard
 Kloumann, H., politimester, Tromsø
 Knudsen, Arne W., Tromsø
 Knudsen, Ricard, Svalbard
 Kramvik, Torbjørn, kjøpmann, Tromsø
 Kristiansen, Bjarne, Svalbard
 Kristiansen, Jentoft, Tromsø
 Kristiansen, Joralf, Tromsø
 Kristiansen, Knut, Svalbard
 Kristiansen, Kr., maskinist, Jøvik
 Kristoffersen, Johs., Mortenhals
 Kristoffersen, Kr. A., Mortenhals
 Kristoffersen, Rikh., «Nordolje», Tromsø
 Kristoffersen, Sigf., Tromsø
 Kristoffersen, Victor, Tromsø
 Kræmer, Alfon, Tromsø
 Kræmer, Hagbart, Tromsø
 Kræmer, Halfdan, Tromsø

Kræmer's Kjølélager, Tromsø
 Kvalnes, Harry, «Nordolje», Tromsø
 Kvandal, Kr., hotelleier, Tromsø
 Kvanli, Peder, Svalbard
 Kvaal, Leif, Tromsø

Landfald, Fritjof, Tromsø
 Landfeldt, Eivind, apoteker, Hammerfest
 Landset, Karl, Botnhamn
 Larsen, Aleksander, Svalbard
 Larsen, Einar, kaptein, Tromsø
 Larsen, Hilmar, Tromsø
 Larsen, Idar, Tromsø
 Larsen, John, Burfjord
 Larsen, Kjell, journalist, Tromsø
 Larsen, Ludv., skipper, Tromsø
 Larsen, Sverre, red.sekr., Tromsø
 Larsen, Th. Berg-, Tromsø
 Liahjell, Oddm., Tromsø
 Lien, P., lege, Tromsø
 Liland, Gunnar, Svalbard
 Lind, bestyrer, «T. F. D. S.», Tromsø
 Lind, Ole, Tromsø
 Lillevik, Halfdan, Tromsø
 Lindberg, Egil, Tromsø
 Lindberg, Martha, Tromsø
 Lindkvist, Anton, Svalbard
 Longyearbyen Arbeidslederforening, Svalbard
 Longyearbyen Arbeiderungdomslag, Svalbard
 Longyearbyen Arbeiderforening, Svalbard
 Lorentzen, Georg, Tromsø
 Lorentzen, Victor, Tromsø
 Ludvigsen, Hilmar, ferjefører, Tromsø
 Lund, Ivar, Svalbard
 Lund, K. A., Tromsø
 Lund, Ragna, Tromsø
 Lund, Thoralf, Svalbard
 Lunde, Kristian, Tromsø
 Løkke, Frithjof, Svalbard

Mack, Arthur, Tromsø
 Mack, Ludv. Chr., «T. F. D. S.», Tromsø
 Madsen, Hans, Svalbard
 Madsen, Ivara, Svalbard
 Madsen, Jean, Svalbard
 Madsen, Reidar, Tromsø
 Margarincentralen, Tromsø
 Marienborg, Bjørn, Tromsø
 Marina A/S, Tromsø
 Markussen, Ingv., Harstad
 Mathiesen, Einar, Hammerfest
 Mathiesen, Harry, Svalbard
 Mathiesen, Torstein, Svalbard
 Melvær, Per, Tromsø
 Melvær, Sverre, Tromsø
 Mentzoni, R., Tromsø
 Mikkelsen, Alfred, Mestervik
 Mikkelsen, Helge, Tromsø
 Moe, Alfred, skipper, Tønsvik
 Moe, Ivar, Tønsvik
 Moen, Bjarne, kjøpmann, Tromsø
 Mydland, Henry, slakterm., Tromsø
 Myhre, Alf, Svalbard
 Myrbakk, Asta, Svalbard
 Myrbakk, Hans, Svalbard

Myrseth, Ole, Kr.sund N.
Møller Radioservice, Tromsø

Nedreli, Johan, skipper, Tromsø
Nergaard, Hans, Båtsfjord
Nicolaisen, Karl, skipper, Tromsø
Nicolaisen, Nic., Jan Mayen
Nicolaysen, Joni, Svalbard
Nicolaysen, Rolf, Svalbard
Nilsen, Adolf, «Nordolje», Tromsø
Nilsen, Andr. Johan, Øksfjord
Nilsen, Arne, Svalbard
Nilsen, Bj. W., «Nordolje», Tromsø
Nilsen, Johannes, Svalbard
Nilsen, John, Tromsø
Nilsen, Kristoffer, Tromsø
Nilsen, Trygve, Skorøy
Njord Handel & Industri A/A, Tromsø
No-Ra-Pro, Tromsø
Norges Råfisklag, Tromsø
Norsk Brændselolje A/S, Tromsø
Norbye, Eivind, kjøpm., Tromsø
Norbye, Ragnv., kjøpm., Tromsø
Nordberg, Lorentz, Kallslett pr. Tromsdal
Nordnes, Per, Svalbard
Nordolje A/S, Tromsø
Norvik, Hammerfest
Nygaard, Jacob, Svalbard
Nygaard, Olaf, Tromsø
Nygaard, Reidar, Rosenvinge, Tromsø
Nygaard, Aage, Tromsø
Nylund, Konrad, Svalbard
Nyvoll, Ole Olsen, Svalbard
Næss, John, Tromsø
Næsvold, Knut, Tromsø
Næsvold, P. A. A/S, Tromsø
Næsvold, Petter, Tromsø
Nøst, Per, kjøpm., Tromsø
Nøstmyr, Harald, Tromsø
Nøis, Hilmar, Svalbard
Nøys, Daniel, Risøyhamn

Olaisen, Karl, «Nordolje», Tromsø
Olonkin, Genadi, Tromsø
Olsen, Alfred, Svalbard
Olsen, Axel, Tennskjær
Olsen, Bendix, Nord-Lenangen
Olsen, Bjarne, Målsnes
Olsen, Bjørnulf, Tromsø
Olsen, Egil, Svalbard
Olsen, Georg, «Nordolje», Tromsø
Olsen, H. Dreyer-, Tromsø
Olsen, Henry, Tromsø
Olsen, Ivar, disponent, Tromsø
Olsen, Jens, skipper, Tromsø
Olsen, Johannes, Hoveysund
Olsen, Johs., Tromsø
Olsen, Kjell, malerm., Tromsø
Olsen, Olav Hagen-, Tromsø
Olsen, Oskar, Svalbard
Olsen, Rolf, Tromsø
Olsen, Sverre L., «Nordolje», Tromsø
Olsen, Sverre, Tromsø
Olsen, Trygve, Svalbard
Olufsen, Alfr., Stønnesbotn

Opseth, Martin, «Nordolje», Tromsø
Ottesen, Johs., Tromsø
Ottesen, Thorleif, Tromsø
Overvaag, Halfdan, Tromsø
Oxås, Arthur, Tromsø

Paulsen, Fritz, Tromsø
Paulsen, skipper, M/K Polarulv, Tromsø
Paust, Arne, Tromsø
Pedersen, Alf, kapt., D. K. Ø., Oslo
Pedersen, Ansgar, Gryllefjord
Pedersen, Astor, Svalbard
Pedersen, Erling, Skjervøy
Pedersen, Gustav, Hamn i Senja
Pedersen, Hemming, Svalbard
Pedersen, Johan, Tromsø
Pedersen, Jørgen, Hamn i Senja
Pedersen, Kåre, skipper, Tromsø
Pedersen, Kåre, Svalbard
Pedersen, Meyer, Lyfjord
Pedersen, Olaf, Tromsø
Pedersen, Peder, Kallslett pr. Tromsdal
Pedersen, Valdemar, Lyfjord
Pettersen, Cedvald, Svalbard
Pettersen, Corn. Erling, «Njord», Tromsø
Pettersen, Kåre, Tromsdal

Rakkenes, Haakon, Tromsø
Rasmussen, Knut, Tromsø
«Renen», Apoteket, Tromsø
Reymert, Bjørn, Tromsø
Richardsen, Johan, Tromsø
Richardsen, Johs., Laukslett i Ramfjord
Richardsen, Reidar, Tromsø
Rieber & Co., Tromsø
Robertsen, Charles, Tromsø
Robertsen, Odd Smith-, journalist, Tromsø
Rollnes, restaurasjonssjef, «T. F. D. S.», Tromsø
Rotvold, Markus, Tromsø
Rudbråten, Oddmund, Svalbard
Rudi, Henry, Tromsø
Rugås, Arne, Svalbard
Rugås, Rolf, Svalbard
Rustad, Haakon, Tromsø
Rybka, Sig., «Nordolje», Tromsø
Rydningen, Alfred, Svalbard
Ryen, T. Soot-, Tromsø
Røbergesen, Rolf, Svalbard
Rønne, Harald, Tromsø
Rønning, Einar, malerm., Tromsø
Rønnåback, Svalbard

Sagelv, Magne, journalist, Tromsø
Samuelsen, Johs., Gryllefjord
Sandvik, skipper, Kr.sund N.
Schjelderup, Hilda, Svalbard
Schjelderup, Ingvald, Svalbard
Schjelderup, Ragnvald, Svalbard
Schmidt, Guldbrand, Tromsø
Sebak, Alfon, Mjelde
Seljelvnes, Ole, Seljelvnes
Seljeåsnes, Julian, Svalbard
Selmer, A/S, Tromsø
Selnes, H., maskinist, Selnes
Seloter, Johan, los, Tromsø

A.S RIEBER & Co.

TROMSØ

Innkjøp av:

Selskinn
Selspekk
Huder
Skins
Tran, alle sorter

Ishavsrederi:

Disponerer følgende
nymoderniserte ishavsfartøyer

M/S «Fortuna»	180 br. tonn		
» «Hisø»	130 »	»	»
» «Nordland 1»	120 »	»	»
» «Whitecoat»	190 »	»	»
» «Ringsel»	75 »	»	»

Arrangsjerer ekspedisjonsturer
til arktiske egne.

Telegramadr.: «RIEBERIUS» — Telefon: 53 og 516



Brødrene Brunvoll

HVALSTASJON

FRYSERI OG KJØLELAGER

TELEFON: 1031 — 1064

TLG.ADR.: KVALSTASJONEN

TROMSØ

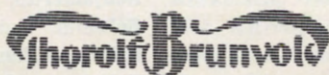
HVALOLJE SPERMOLJE

HVALKJØTTMEL

HVALBARDER

HVALKJØTT

HVALBENMEL



Thorolf Brunvoll

TORVGT. 8.

TLF. 33 05 63-33 05 77. — TLG.ADR.: KVALSTASJONEN

OSLO

Setså, Hary, Svalbard
 Siem, O., dir., Stokmarknes
 Simonsen, Leif, tannlege, Tromsø
 Simonsen, Reidar, Tromsø
 Siversen, Harry, Tromsø
 Siversen, Haakon, Tromsø
 Siversen, Sigurd, kjøpm., Tromsø
 Skar, Bruno, barberm., Tromsø
 Skarstad, Ragnar, S. K. N., Tromsø
 Skaug, Anton, «Nordolje», Tromsø
 Skinstad, Klara, Svalbard
 Skinstad, Trygve, Svalbard
 Skånland, Peder, skoledir., Tromsø
 Snarby, Martin, Tromsødal
 Solheim, Odd, Svalbard
 Solhjell, Wilhelm, Tromsø
 Sollie, Reidar, landbrukssjef, Tromsø
 Stagrum, Joh. C., «Nordolje», Tromsø
 Starheim, Bjarne, Tromsø
 Stellander, Hemming, Tromsø
 Steen sen., Kristian, Sandnes, Tromsø
 Steen, Søren, Tromsø
 Stenberg, Ivar, Skarmunken
 Stene, Louis, «Nordolje», Tromsø
 Stenersen, Sigurd, Tromsø
 Store Norske Spitsbergen Kulcomp. A/S, Oslo
 Storli, Einar, Svalbard
 Storstad, Arild, Tromsø
 Storstad, Sigurd, Tromsø
 Strandmo, Odd, Svalbard
 Straumsnes, Leif, Rossfjordstraumen
 Strøm, Jørgen, Langhamn
 Strøm, Karl, los, Tromsø
 Strømsnes, lege, Tromsø
 Styrvold, ing., Tromsø
 Sundt, Trygve, dir., Tromsø
 Sund, Helga, Svalbard
 Svaleng, Gunnar, Leknes i Lofoten
 Svendsen, S. A/S, Tromsø
 Sæther, Fred., Tromsø
 Sæther, Gina, Tromsø
 Sørbye, O., kjøpm., Tromsø
 Sørensen, Einar, Bjørnskar
 Sørensen, Einar, kaptein, Bodø
 Sørensen, Hans, skipper, Tromsø
 Sørensen, Kaare, kontorsjef, Tromsø
 Sørensen, Sverre, Svalbard
 Sørensen, Thorleif, slakter, Tromsø
 Sørensen, Torger, kjøpm., Tromsø
 Saari, Enok, Svalbard

Tenvasås, Ole, «Njord», Tromsø
 Tessem, Kåre, Tromsø
 Thiis, Th., Tromsø
 Thomassen, Hans, Tromsø
 Thune, Chri., Tromsø
 Thyholt, Brødrene A/S, Tromsø
 Thøring, Lars, rådmann, Tromsø
 Tollefsen, Hans, Svalbard

Torgersen, Trygve, Skrolsvik
 Troms Felleskjøp, Tromsø
 Troms Fiskarfylking, Tromsø
 «Tromsø», Dagbladet, Tromsø
 Tromsø Ferjer, Tromsø
 Troms Fylkes Dampskipsselskap (T. F. D. S.), Tromsø
 Tromsø Forretningsbank A/S, Tromsø
 Tromsø Fryseri- og Kjølelager, Tromsø
 Tromsø Handelstandsforening, Tromsø
 Tromsø Husflid og Småindustri, Tromsø
 Tromsø Håndverkerforening, Tromsø
 Tromsøysund Kommune, Tromsø
 Tromsø Museum, Tromsø
 Tromsø og Omegns Industriforening, Tromsø
 Tromsø Sjømannshjem, Tromsø
 Tromsø Sparebank, Tromsø
 Tromsøysund Kommune, Tromsø
 Tromsøysundets Sparebank, Tromsø
 Tønsberg, Einar, bestyrer, Tromsø
 Tøllefsen, L., kjøpm., Tromsø

Vesterålske Dampskipsselskap, (V. D. S.), Stokmarknes
 Vestlandske Petroleum Co., Tromsø
 Vilhelmsen, Edvard, Tromsø
 Vaag, Rolf, Svalbard

Walin, Bjarne, Svalbard
 Walnum, Trygve, Tromsø
 Warhus, Bjørn, o.r.sakf., Tromsø
 Widding, Anton, Svalbard
 Widding, Osv. A/S, Tromsø
 Wiggen, M., Tromsø
 Wiig, Gudbr.
 Wickstrøm, J., Tromsø
 Wilassen, Fritz, Tromsø
 Willumsen, Alf
 Willumsen, Karl, «Nordolje», Tromsø

Ytreberg, Sigm., Tromsø

Zachariassen, Gunnar, Tromsø

Øien, Evald, radioeks., Tromsø
 Øien, Bjarne, Tromsø
 Øien, Fritz, radioeksp., Tromsø
 Øien, Th., butikksjef, Tromsø
 Øijord, Odd, Honningsvåg
 Ørmen, Kjell, Tromsø

Aagaard, Kristian, Tromsø
 Aagaard, Nic., Tromsø
 Aam, Eirik, Svalbard
 Aam, Maja, Svalbard
 Aanesen, Karl J., Tromsø
 Aarhus, Knut, Tromsø
 Aas, Arne, fylkesmann, Tromsø
 Aasheim, Sig. O., Bothhamn
 Aasløkk, Olaf, Svalbard
 Aasnes, Ragnar, Tromsø

RADIOTELEFONER
PEILEAPPARATER
KOMMANDOANLEGG
EKKOLODD S. C. A. M.



«Tape Riter» lydbåndopptaker.

Paul Figenschau Eftf. A/s



Etablert 1864

TROMSØ

Spesialitet:

ARKTISK PELSVERK

RIEBERS INNKJØPSKONTOR

DISP: EDV. LEIRA

ÅLESUND

Rederi for fiske- og fangstfartøyer
Innkjøp av ishavsprodukter, samt alle
sorter huder og skinn.

Telefon 2122. — Privat 2809. Telegramadresse: „RIBERIUS“

VI har proviant
for et hvert behov
i polarstrøkene.



BRØDRENE BOTHNER A.S

Telegramadresse: PROVIANT — HARSTAD — Telefon: 314

NORSK FISKERI- OG FANGST-HÅNDBOK

2 bind — fagbind: 1000 sider, registerbind: 250 sider

320 bilder og illustrasjoner

150 tabeller

«Selskabet for de norske Fiskeriers Fremme» skriver :

«Vi har hatt anledning til å gjennomgå de tilsendte bind av «Norsk Fiskeri- og Fangsthåndbok», og det er oss en glede å kunne anbefale verket på det varmeste. Med sine artikler — skrevet av landets fremste kapasiteter på de respektive områder — gir den et glimrende og fullt moderne tverrsnitt av vår fiskeri- og fangstnæring. Den står fullt på høyde med lignende arbeider i utlandet».

Ekspedisjonssjef Johannes Sellæg i Aftenposten :

«Som det vil fremgå av den oversikt vår fiskerilitteratur som er gitt foran, har det aldri tidligere vært utarbeidet et så omfangsrikt verk om våre fiskerier og vår selfangst som det foreliggende. Det utfyller derfor et stort savn, og boken vil være en uunnværlig håndbok for alle som arbeider i fiskeri- eller fangstnæringen eller i næringer som er knyttet til disse næringer.

Men boken fortjener også å bli lest av et meget større publikum».

Redaktør Alfred Skar i Arbeiderbladet :

«Norsk Fiskeri- og Fangsthåndbok er blitt et oppslagsverk om viktige områder av norsk nærings- og organisasjonsliv. Verket vil være til uvurderlig nytte for mange mennesker som søker praktiske opplysninger på disse områder».

Norges Handel- og Sjøfarts-Tidende :

«Norsk Fiskeri- og Fangst-Håndbok er et storverk og gir en fylde av verdifullt og nyttig stoff som gjør at verket ikke bare er «hånd»-bok for de interesserte, men også i høy grad en verdifull lærebok ved universitet og fiskerfagskoler».

Vårt Land :

«Det betyr innen hvert sitt avsnitt på en rekke detaljer, og det finnes noe for enhver smak, bare innholdsfortegnelsen fyller åtte sider. Redaktør Jan Strøm har valgt å kalle verket en Håndbok, men det er en altfor beskjeden betegnelse, når man vurderer stoffets allsidighet. Alle næringsgrener som overhodet har tilknytning til fiske eller fangst, enten som avtagere eller leverandører, er viet omtale. Stoffet er greit og oversiktlig ordnet, og de 40 medarbeidere som er absolutt ledende på sine områder, borger for kvaliteten på hvert fagområde».

Tønsbergs Blad :

«Den er et løft, så det må ikke tas altfor bokstavelig når man leser titelen «Norsk Fiskeri- og Fangst-Håndbok». Vi følte oss ut fra denne første impuls fristet til å betegne verket som viktig faglitteratur før vi overhodet hadde bladd i det. Etter å ha gjennomgått Norsk Fiskeri- og Fangst-Håndbok så langt vi har funnet det praktisk gjørlig, må vi medgi at bokens fysiske tyngde har en parallell i den faglitterære tyngde. Vi er begeistret over at vi har fått verket innen rekkevidde i reolen».

Verket, bind I og II, koster kr. 48.— inklusive omsetningsavgift. — Begge bind er solid og pent innbundet i blå kunst-shirting med rygstrykk i gull. Verket sendes over hele landet i postoppkrav. Send Deres bestilling før opplaget er utsolgt til

Norsk Fiskeri- og Fangst-Håndboks ekspedisjon, Grensen 15. Oslo.