

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN

POLAR-GAZETTE



JANUAR/FEBRUAR/MARS

NR. 1-2-3 1952

Noen minneord om kommandørkapt. Rolf von Krogh

Vi klatrer i Grønlands villeste fjell

Hvalrossbestanden i Nordisen utryddes

Da «Gjøa» dro på Ishavet med en mager østlending ombord

Nordmenn kommer med i selfangsten på Newfoundlandfeltet

Fiskeri-, sæl- og hvalfangstoversikter

Kr. 2.—

NORD-NORGE-ruten

binder landet sammen:



Kirkenes

Vadsø

Hammerfest

Alta

Tromsø

Harstad

Bodø

Trondheim

Oslo

NORD-NORGE-ruten

ÅPNER

12. MAI

SCANDINAVIAN

AIRLINES  **SYSTEM**

A. Framnæs mek. Værksted

SANDEFJORD

Skibsbyggeri og skipsreparasjonsverksted.

Flytedokker for fartøier inntil 24000 tonn d. w.

Norges eldste spesialverksted for hvalfangst.

Nybygning av lasteskib og fruktskip.

Telegramadresse: «Værkstedet».

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN POLAR-GAZETTE

JANUAR / FEBRUAR / MARS — 1952 — NR. 1-2-3

Redaktør: Th. Hansen

Redaksjonens adresse: Harald Hårfagresgt. 12 C^{VI}, Tlf. 69 54 60 Oslo

Trykkeri: A/S Handelstrykkeriet, Sandefjord

Bank: Chr. Bank & Kreditkasse, Oslo.

Innhold: — Contents:

Noen minneord om kommandørkaptein Rolf von Krogh	3
Vi klatrer i Grønland's villeste fjell	4
Oversikt over fiskeriene i 1951	6
Oversikt over selfangsten 1951	11
Hvalrossbestanden i Nordisen utryddes	13
Nordmenn kommer med i selfangsten på Newfoundlandfeltet	15
Oversikt over landstasjonsfangsten på Norskekysten 1951	20
Småhvalfangsten 1951	22
Da «Gjøa» dro på Ishavet med en mager østlending ombord	25
Norsk Polarklubb — Møtereferater og årsberetning	26
Borgermiddagen på «Bristol» for Maudheim-karene	28
Norges Varemesses riksmesse i Tromsø 9.—20. juli i år	29

Forsidens foto i vinduet: Toppnålen på fjell 2200 — Randers Heen og Friis Baastad

Foto: Ø. Røed

Organ for fiskeri-, hvalfangst-, selfangst-, turistnæringen og bergverksdriften spesielt i de arktiske antarktiske områder.
Ettertrykk uten kildeangivelse forbudt.

KADETTTER TIL SJØFORSVARET

Sjøkrigsskolen tar i alminnelighet opp kadettaspiranter hvert år i juli mnd. på følgende linjer :

1. Sjøfartslinjen og
2. Kystartillerilinjen.

Hvert annet år tar en i alminnelighet opp aspiranter på:

3. Intendanturlinjen og
4. Maskinlinjen (Den tekniske linje).

Opptakelsesbetingelser.

Alder inntil 23 år pr. 1. juli i opptaksåret, ugift. For å bli opptatt på linje 1, 2 og 4 kreves artium på reallinjen eller annen linje med tilleggsprøve i realfag. På Intendanturlinjen kreves eksamen fra 2-årig eller dermed likestilt 1-årig handelsgymnasium.

Etter ca. 15 mndrs. aspiranttid begynner undervisningen på Sjøkrigsskolen med teori om vinteren og sjøtjeneste og praktiske kurs om sommeren. Etter ca. 2 år som kadetter og 15 mndr. som kadettfenriker blir de ansatt som løytnanter.

Undervisningen, underbringelse og uniform er gratis.

Aspiranter lønnes f. t. med kr. 45,— og kadetter og kadettfenriker med kr. 75,— pr. mnd. Ombord gis dessuten sjøtillegg.

For aspiranter som ikke blir antatt som kadetter, blir aspiranttiden fratrasket verneplikttiden.

SJØKRIGSSKOLEN, Vogtsgt. 81, Oslo, gir nærmere opplysninger.

A/S MANDAL STÅL

MANDAL

BRØDRENE JAKOBSEN'S REDERI

TROMSØ

Telegramadr.: «Selfangst»

Ekspedisjoner til arktiske strøk — Selfangst og fiske

Noen minneord om kommandørkaptein Rolf von Krogh

Av direktør Anders K. Orvin



Kommandørkaptein Rolf von Krogh.

Den 1. oktober 1951 avgikk kommandørkaptein Rolf von Krogh ved døden i sitt hjem på Høvik ved Oslo. Han var født i Horten den 23. oktober 1872 og ble således 79 år gammel. Han ble sjøoffiser i 1894, premierløytnant i 1897, kaptein 1902 og kommandørkaptein 1917. Av hans militære gjøremål kan nevnes at han har vært sjef for Kvarven torpedobatteri, tjenstgjørende offiser ved 1ste og 3dje distriktskommando, sjef for kanonbåten «Fridtjof» og for Finnmarksavdelingen i 1918, sjef for panserskipene «Harald Hårfagre», «Tordenskjold» og «Eidsvold», 1919 sjef for Vestlandsavdelingen, 1919—35 sjef for Sjømilitære Korps' skoleavdeling og 1935—37 sjef for Sjømilitære Korps.

Som militær ble han av kolleger karakterisert som en allsidig, meget representativ og dyktig offiser med glimrende grep på personellet. Offiserene satte ham derfor meget høyt som skipssjef.

I Norsk Polar-Tidende minnes vi ham imidlertid spesielt for hans innsats i utforskningen av de arktiske egne som deltager i en rekke ekspedisjoner utsendt av Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser og senere Norsk Polar-institutt. Han deltok første gang i de Norske statunderstøttede Spitsbergenekspedisjoner i 1923 som sjef og hydrograf ombord i M/K «Blomstersæl», som nådde helt opp til 81° 12' n. br. I 1924 var han fører av marinefartøyet «Farm», og med dette utførte han opplodning i fjordene på vestkysten av Spitsbergen. Da

Oslo Havnevesens isbryter «Isbjørn» ble sendt nordover i november 1926 for å bidra til å forlenge skipsningstiden fra kullgruvene på Spitsbergen, ble von Krogh utsett til fører av skipet. «Isbjørn» kom imidlertid ut i storm på nordtur og led delvis havari, så man måtte returnere og oppgi turen, etterat besetningen hadde hatt en stri tørn ute i sjøen.

Sommeren 1929 var von Krogh leder av opplodningsarbeidene på bankene ved Bjørnøya, først med «Michael Sars», senere med M/K «Blue Jacket». De følgende fire somre, 1930, 1931, 1932 og 1933 deltok han i Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelers ekspedisjoner til Nordøstgrønland som hydrograf. På disse turene utførte han delvis hydrograferingsarbeidene fra motorbåt, og han bodde selv i telt med sine assistenter en stor del av tiden. Han satte stor pris på teltlivet som en avveksling fra livet ombord i fartøyet.

Sommeren 1935 fulgte von Krogh med Berger & Johnsens fiskeriekspedisjon til Davisstredet ombord i ekspedisjonens moderskip, S/S «Korsvik», og tok sammenhengende loddskuddsrekker helt fra Labradorkysten til henimot 69° n. br. I 1936 finner vi ham igjen på Svalbard som hydrograf ombord i Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelers ekspedisjonsskip M/K «Polarbjørn», mens han i 1937 bare var en kortere tur der oppe for å tilse båkene og legge ut flytestaker. I 1938 var han fører og hydrograf ombord i hvalbåten «Haug III», som en stor del av tiden var opptatt som moderskip for kartleggingsflyet under fotograferingen av den østre del av Svalbard. I 1939 var han hydrograf og leder ombord i marinens fartøy «Nordkapp», som foretok opplodningsarbeider langs nordvestkysten av Vestspitsbergen.

Da krigen brøt ut, ble det foreløbig slutt på ekspedisjonene til Svalbard, men der ble utsendt et par ekspedisjoner til Østgrønland for å bringe forsyninger til værværslingsstasjonene, da man ikke hadde noen underretning om at dette ville bli gjort fra England eller U. S. A. Von Krogh påtok seg å lede den ekspedisjon som skulle til vår sydligste stasjon, Torgilsbu ved Lindenvfjorden. Fartøyet, M/K «Ringsel», gikk først til Spitsbergen og tok inn kull, og derfra fulgte man Grønlandsisen sydover til Torgilsbu. Her møtte man M/K «Polarbjørn» med kaptein Kristoffer Marø, som kunne berette at dette fartøy allerede to uker i forveien hadde landsatt kull og proviant til stasjonen. Telegrafisten ble med «Ringsel» hjem til Norge, og stasjonen ble senere på høsten nedlagt.

Vi klatrer i Grønland's villeste fjell

Fra 3 norske tindebestigeres tur til Grønland sommeren 1951

Av Øistein Røed



Randers Heen og Friis Baastad på toppnålen av fjell 2200.

Midt på østkysten av Grønland mellom Kong Oscars Fjord og Alpefjord (på godt 72° nordl. bredde) finnes det et meget vilt og forrevelt fjellområde som dekker 16—20 kvadratmil. Der er de såkalte Staunings Alper. Bortsett fra at området er kartlagt ved flyfotografering er det meget lite kjent.

Kommer man med båt i Kong Oscars Fjord eller Alpefjord vil man neppe få inntrykk av at det dreier seg om noe utenom det vanlige. Syltoppene og Murchisons Bjerge stenger for utsikten innover i området. Ikke for det, Syltoppene som består av en rekke elegante og spisse tinder får en fjellmann straks til å spekulere på hva som måtte skjule seg lenger inne. Det var da også med spent

forventning at jeg sammen med Arne Randers Heen og Kjeld Friis Baastad ble satt i land ved Kap Peterséns i midten av august sist sommer for å dra innover i Staunings Alper.

Etter mange og lange forberedelser og etter en vanskelig reise med «Polarbjørn» sto vi endelig på stranden med vår omfangsrike bagasje som veide innpå 300 kg. Vi var blitt vel en uke forsinket på grunn av de noe uvanlige isforhold sist sommer. Planen gikk ut på at vi med skikjelke og en liten pulk skulle dra sydover den 5 mil lange Skjoldungebræen for å nå de sentrale deler av Staunings Alper og bestige noen av toppene der.

Ombord hadde vi ofte gruet for bæringen av alt utsty-

Da Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser hadde gjenopptatt ekspedisjonsvirksomheten til Spitsbergen etter krigen, ble von Krogh engasjert som leder av ekspedisjonen 1947 med M/K «Minna» av Brandal. Som kjentmann skulle han bl. a. sette instituttets nyansatte hydrograf inn i hydrograferingen og forholdene på Svalbard. Han siste tur var i 1948, da han var leder og hydrograf ombord i korvetten «Nordkyn», som var leiet av Norsk Polarinstitutt for sjømåling i Svalbard-forvannene. Han var da 75 år gammel.

von Krogh har skrevet en rekke artikler i Norsk Tidsskrift for Sjøvesen om ekspedisjonene, Svalbards historie m. m.

De senere år var von Krogh plaget av svek-

ket hørsel, men helt til det siste var han interessert i alt som angikk polartraktene.

Kommandørkaptein Rolf von Krogh var den fødte ekspedisjonsmann. Han fant seg like godt tilrette ombord i en liten selfanger som på et større fartøy, og vi som har reist sammen med ham, glemmer ham ikke når han fikk sin morgensturt — en bønne iskalt sjøvann — uten å fortrekke en mine. Han var alltid i godt humør, lun og omgjengelig og derfor godt likt av alle. Med det store personlige kjennskap han hadde ervervet seg til de norske arktiske interesseområder, og da særlig til Svalbard, ble hans mening ofte esket når det gjaldt maritime spørsmål vedrørende disse områder.

von Krogh var ridder av Dannebrogordenen og æresmedlem av Norsk Polarklubb.

ret de første 5 km. fra kysten og opp til bretungen. Vårt foretagende var imidlertid blitt møtt med stor interesse og forståelse av mannskap og fangstfolk på «Polarbjørn». 7 mann hjalp oss velvillig med bæringen opp til bretungen. Det var noen anselige bærer karene fikk å bale med, men det gikk med godt humør og uten vanskeligheter. Først i karavanen gikk en velvoksen Tromsøværing, Ludvig Olsen med skikjelke, pulk, breski, isøkser og truger på ryggen. Idet han skulle runde en fjellhammer sto han plutselig ansikt til ansikt med en ensom omstreifer av en moskus. Begge ble visst like overrasket. Olsen så seg forvilet om etter et passende tilfluktssted. Derved vred han på skikjelken. Oksen måtte ha fått respekt for fabeldyret Olsens store gevir. Den rykket småsnøftende bakover og lot Olsen passere. De to neste i karavanen så nok ikke flyktinnfyndende nok ut og oksen satte mot disse som da skyndsomt fortrakk opp i fjellhammeren. Da vi andre kom til greide vi heldigvis å skremme dyret vekk.

Etter endt tårn fulgte vi våre bærere tilbake til Kap Peterséns, tok farvel og så «Polarbjørn» stevne videre sydover. Med siste rest av bagasjen dro vi opp på breen igjen og begynte omhyggelig å laste opp skikjelke og pulk. Kjelken ble uhyggelig tung. Breen var sterkt kupert og jevnt stigende. Det gikk fint en halv kilometer, men plutselig gled begge skiene ut til siden og kjelken la seg rett på magen. Hele lasset måtte av og etter å ha vridd skiene på plass og surret kjelken på kryss og tvers kunne vi endelig fortsette. Nå var kjelken blitt tilstrekkelig solid og smidig, men vi ble fort klar over at skikjelke ikke egner seg til transport på bar isbre. Riktignok holdt den resten av turen, men den var den lille pulk underlegen. En større og noe bredere pulk for hver mann måtte være helt ideelt ble vi enig om.

Vi måtte krysse mange bekker og elver som rant strie nedover breen. Det ble alltid et basketak å få kjelken ned og opp de bratte skrenter. Det gjaldt å handle hurtig og som et «prospektil» sendte vi kjelken gjennom vannet så vasspruten stod. Bagasjen lå vel forvart i en vanntett presenning og klarte seg merkelig godt.

Vel en mil fremme i bredalen søkte vi inn mot en side-morene. Mellom denne og hovedbreen hadde en elv gravd seg dypt ned i isen og vi måtte sette igjen kjelke og pulk og kaste bagasjen over. Sidemorenen var i grunnen ikke det vi på avstand hadde trodd. Det var bare et tynt lag med stein oppe på breisen. Midt på sidemorenen satte vi opp 2 telter, bygget en steinmur til le for kjøkkenet og innrettet vår hovedleir som best vi kunne. Temperaturen her i 450 meters høyde var hele 5 grader om kvelden, og vi nøt tilværelsen.

Terrenget omkring var øde, intet liv å se. Bortsett fra episoden med moskusoksen så vi kun to snøpurv på hele vår tur i fjellet. Langt nede mot nord lå fjorden blank og blå med spredt drivis. Men det som stadig fanget vårt blikk var fjellsidene. En slik lagdeling i strålende fargeprakt hadde vi ikke sett før. I fjelltoppen på østsiden av breen nærmest fjorden hadde vær og vind tært ut ruvende søyler, så det mest av alt lignet en statelig aztekerborg.

Neste dag lot vi et av teltene stå igjen som depot. Tok med proviant og utrustning for en 5 dagers tur og dro videre innover. Breen ble heldigvis jevnere og sleden gled fint. Hittil hadde fjellene for det meste vært kollete, akkurat slik som man vanligvis ser dem på bilder fra Grønland. Vi var derfor meget spent på hva vi ville få se lenger inne. Etter flyfotokartene å dømme kunne vi

vente oss noe utenom det vanlige. Vi kom til et slakt brefall hvor bredalen svinger mer sydover og her fikk vi se et landskap vi ikke hadde drømt om. Den ene majestetiske tind etter den annen jaget opp i den blå himmel milevidt innover. Her var vi sannelig dumpet midt opp i tindebestigernes ukjente forfjettede land. Mellom toppene gikk forrevne, skarpe egger med nåler og tårn omkranset av skinnende snø- og isbreer. Ettersom vi bukserte kjelken innover dukket det ene overraskende fjell opp etter det andre. Flere av dem er en god del høyere enn de høyeste fjell i Norge.

Sidesprekkene i breen ble stadig større og vi kom ikke bort i fjellsiden da vi om kvelden ville slå leir i 800 meters høyde. Dette hadde nok heller ikke vært noen fordel for fjellsidene viste seg senere å være brattere enn vi til å begynne med antok. Leir 2 ble derfor liggende et god stykke ute på breen.

Selv om vi nå var langt ute i august, var natten ennå nesten like lys som dagen her nord. Nordøst for leiren var et av fjellene så regelmessig og fargerikt lagdelt at vi fant å måtte kalle det for «Lagkaka».

Dagen etter var det meningen å nå opp til bunnen av breen. Vi lot et av teltene stå igjen med en del proviant og litt utstyr. Ut på dagen kom vi opp i gammel og bløt snø og det ble tungt å trekke. Bresprekkene måtte vi begynne å passe oss for, og det var alltid med en viss spenning vi listet oss over snøbroene. Ved midnatt slo vi leir i snøen i 1200 meters høyde. Temperaturen var bare -4 grader, og da det gjaldt å nytte skareføret så meget som mulig før sola fikk tak, tørnet vi ut igjen allerede klokken $\frac{1}{4}$ om morgenen.

Vi ville nå forsøke å nå opp på sadelen for enden av breen for derfra om mulig å følge en lang og bratt kam opp imot det vi antok var de to høyeste tinder i området. Selv om vi nå bare tok med mat for et døgn, klatreutstyr og minst mulig av fotografisk utrustning ble ryggsekkene temmelig tunge.



Røed og Randers Heen i leir 2.



Oversikt over fiskeriene i 1951

Av konsulent Ketil Narnoll

Det samlede utbytte av fjorårets saltvannsfiskerier var som tabellen foran (det er Fiskeridirektoratets offisielle tall, trykt i Fiskets Gang) viser 1.646.005 tonn. Det er med hensyn til mengdeutbytte det beste år i de norske fiskeriers historie. Men ikke alene det. Spranget opp fra forrige re-

kordår, 1948, er påfallende stort. Året 1948 gav 1.317.811 tonn, og 1951 altså 328.194 tonn mer, det er en økning på 25 %. Og enda gir disse to enkeltstående tall et svakt og ufullstendig bilde av den utvikling fiskeribedriften er inne i. Det er umaken verdt å kaste et blikk bakover.

På skaren gikk det lett innover mot sadlen. På kartet som riktignok var i målestokk 1 : 250 000 så sadelen ut til nærmest å være en høy steinrygg som man lett måtte kunne komme opp på. På veien til Kap Petersens hadde vi vært innom danskenes vitenskapelige stasjon på Ella Ø. Vi hadde her blitt advart mot kartene som skulle være så unøyaktige at danskene nå har fotografert om store deler av østkysten for å utarbeide nye kart. Et kart i målestokk 1 : 250 000 er godt nok til å gi en passende oversikt, men å ta brukbare detaljer ut av et slikt kart for en fjellbestigning er umulig.

Sadelen vi hadde tenkt oss opp på viste seg å være en ca. 400 høy og nesten loddrett vegg med en isbre på toppen. I det slakkeste parti søkte vi opp i et bratt islagt gjel. Med isbrodder og trindhugging lirket vi oss vel halvveis opp. På grunn av steinsprang etter hvert som solen fikk tak og da ruten også ble meget vanskelig, fant vi det uforsvarlig å fortsette.

Neste mulighet ble å fortsette tilbake nordover breen en halv mils vei og forsøke å komme opp en sidebre mot vest. Vi trasket trøstig avsted, måtte over et stygt brefall og steg jevnt i høyden. Men med høyden kom løssneen. Vi sank nedi for hvert steg, brøytet i tørt og sang taktfast, men det tok på kreftene. Etter 12 timers slit nådde vi opp på en ca. 2000 meter høy kam som var skilt fra den tidligere sadel med flere sterkt forrevne og steile tinder. På den annen side av kammen var det et uhyre svelt ca. 1000 meter ned mot Vikingebreen. Mektige fjellvegger vekslet med svære brefall ut mot en ny tindesamling. Fra den annen side av dalbunnen tårnet de fjell seg opp som antagelig er de høyeste. Skulle vi kunne komme over dit, måtte vi omgå kammen vi befant oss på. På begge sider dro denne seg opp i forrevne tinder så opphakkert og steile at vandring langs kammen ville ta mange dager, ja kanskje være umulig. Det var også tvilsomt om vi ville finne en brukbar overgang fra Skjoldungebreen. Og med den knappe tid vi hadde til disposisjon var det ikke å tenke på. De høyeste tinder vil sannsynligvis langt lettere kunne nås fra en av breene som støter ut mot Alpefjorden.

Vi tok en velfortjent hvil med filming og strømpetørk

på en snøfri hammer. Så tilbake i de samme spor og etter i alt godt 20 timers slit nådde vi teltet og laget til en bedre aftens. Neste dag ville vi opp på et punkt med vidt utsyn og samtidig ta en virkelig stortind. Vi valgte da den topp som ligger lengst fremme ved østsiden av brebunnen. Denne topp er på kartet angitt med høyde 2200 meter. Fra nordøst fører en sterkt forrevet egg bratt opp mot toppen, og dette var den naturlige vei med leir 3 som utgangspunkt.

Vi kom forholdsvis sent avsted neste dag. Tok opp i fjellsiden med peiling på eggens laveste del som vi nådde etter å ha passert et område med mye løs stein. Midt på eggen er det et frittstående ca. 70 meter høyt imponerende tårn. Herfra hadde vi god utsikt mot en egg litt lengere øst med utallige «dolker» rettet mot himmelen. Troldtindeeggen i Romsdalen ligner litt på denne, men her var nålene mer skarpslepte og syntes ubestigelige. Også på vår egg var det mange nåler som vi enten måtte omgå eller klatre over. Vel 200 meter under toppen syntes det å være umulig å komme videre, men endelig klarte vi å lirke oss over noen løse loddrette skiver. Hittil hadde fjellet vært mye løst og oppsmuldet og av forskjellige steinarter, men nå traff vi på hard røbrun granitt.

Der hvor det hadde samlet seg litt jord var det små oaser. Helt opp i 1800 meter vokste gul valmue, fjellsmelle, Alpearve og et par arter fjellgress. Endog polarvilden krøp med og rettet sitt frøhylster i været som en lodden pekefinger. Etterhvert måtte de gi tapt, men helt opp til 2000 meter fulgte den spinkle hvithodede knoppsildre. Da var det ikke mer jord igjen og moser og lav ble enerådende.

Fra toppen var rundskuet imponerende, — fra Nordishavet med dravis i øst ut for Davysund til den hvelvede skinnende innlandsis. Mellom dette et virvar av tinder som brottsjøene på et opprørt hav. Vi var store i forhold til den lille plass toppnålen bød oss å sitte på, men vi følte oss små her midt i denne mektige og ville natur.

Vi tok samme vei tilbake og kom i god behold ned til leir 3 som vi straks brøt for å dra tilbake til leir 2.

(Forts. neste nr.).

	1951		1950		1949		1948		1947	
	Foreløpig		Endelige tall		Endelige tall		Endelige tall		Endelige tall	
	Mengde tonn	Verdi 1000 kr.	Mengde tonn	Verdi 1000 kr.	Mengde tonn	Verdi 1000 kr.	Mengde tonn	Verdi 1000 kr.	Mengde tonn	Verdi 1000 kr.
1. Vintersild	*888 006	*144 556	771 306	113 461	567 467	88 166	819 583	125 889	494 270	77 635
2. Fetsild	79 972	18 967	29 662	7 279	21 766	4 658	17 945	3 221	20 319	3 756
3. Småsild	208 825	30 416	72 947	11 562	101 086	13 144	87 832	11 834	47 121	6 541
4. Fjordsild	1 103	564	1 389	554	2 107	892	1 750	716	2 870	852
5. Nordsjøsild	1 325	456	3 589	1 111	3 204	1 370	5 598	3 514	4 169	1 841
6. Islandssild	17 000	14 300	11 214	8 041	25 897	18 564	23 911	18 189	21 694	17 945
7. Brisling	9 006	8 652	5 613	4 208	9 453	7 538	7 246	5 521	7 645	5 324
8. Skrei	*149 758	*75 879	108 612	47 985	90 947	34 469	110 552	37 328	206 025	63 618
9. Biprodukter av skrei	*27 428	*25 472	19 434	12 826	14 796	9 640	15 613	8 464	28 608	15 369
10. Loddetorsk	*21 744	*10 395	22 553	8 884	22 431	7 774	25 239	6 956	23 093	6 767
11. Biprodukter av loddetorsk	*2 730	*2 211	2 633	1 493	2 242	1 407	2 389	1 175	1 748	752
12. Banktorsk	} 67 000	35 081	44 245	22 327	34 669	14 757	23 379	9 333	21 203	8 299
13. Fjordtorsk			20 192	9 961	28 018	12 927	19 577	9 271	19 461	9 345
14. Biprodukter av annen torsk	5 100	3 995	41 193	3 260	3 642	2 438	2 397	1 251	2 863	1 519
15. Sei	56 008	18 470	67 682	17 246	61 412	17 312	58 757	16 726	41 750	12 445
16. Hyse	16 026	8 221	18 285	9 260	21 020	10 379	25 209	12 217	14 645	7 267
17. Lange	} 12 938	6 248	6 351	3 538	3 234	1 457	4 675	2 115	9 095	3 775
18. Brosme			4 864	1 737	4 131	1 366	4 683	1 466	5 647	1 681
19. Kveite	4 237	9 015	6 089	13 453	5 705	11 867	5 209	10 839	5 172	9 688
20. Blåkveite	2 296	1 134	1 853	889	197	91	1 877	770	1 409	557
21. Steinbit	5 476	1 988	5 424	1 892	2 777	881	1 305	467	1 919	680
22. Uer	1 926	1 437	3 159	1 400	2 461	1 857	3 471	2 334	2 589	1 586
23. Pigghå	11 470	2 537	7 500	2 047	6 350	1 777	4 659	1 244	6 091	1 539
24. Flyndre	1 579	1 979	1 870	2 311	1 680	2 030	1 489	1 754	1 662	2 014
25. Makrell	} 18 160	8 314	10 206	4 490	12 570	6 155	9 994	5 908	12 810	7 083
26. Pir			157	63	1 280	662	3 029	1 763	1 783	800
27. Makrellstørje	5 041	7 101	1 712	1 430	2 563	3 707	368	443	210	253
28. Håbrann	772	1 049	1 358	1 969	1 251	1 555	1 915	2 023	2 824	2 252
29. Hummer	827	5 832	969	6 625	862	5 680	721	4 529	850	5 264
30. Reker	2 475	7 050	2 312	6 554	2 092	6 110	1 855	5 677	1 920	5 451
31. Krabbe	3 653	1 933	2 744	1 489	8 738	5 477	7 489	4 356	6 866	3 456
32. Annet	24 124	21 570	18 551	16 694	18 310	16 507	18 095	18 977	13 190	14 183
I alt	1 646 005	474 822	1 278 668	346 039	1 084 358	312 514	1 317 811	336 270	1 031 521	299 537

* Endelige tall

I tiårsperioden 1910—1919 var totalutbyttet av de norske fiskerier i gjennomsnitt pr. år 584.712 tonn, i tiårsperioden 1920—1929 675.521 tonn og i perioden 1930—39 934.990 tonn pr. år. De enkelte år oppviser naturligvis store svingninger på grunn av de sterke vekslinger i bedriftens naturgrunnlag, fiskebestand, vær, vind, strøm osv. Men de utregnede årsgjennomsnitt over tiårsperioder viser en sterk vekst, — en naturlig følge av den tekniske utvikling. Etter 1939 har veksten fortsatt, og i økende tempo. Man må naturligvis her se bort fra krigsårene, da utbyttet nødvendigvis måtte bli mindre, skjønt det også da holdt seg overraskende godt oppe. Selv de dårligste krigsår, 1943 og 1944, lå totalfangsten ikke vesentlig under årsgjennomsnittet i tiårsperioden 1920—29. Fangstresultatene etter 1939 viser følgende tall:

1940	1.081.091 tonn
1941	810.896 »
1942	754.883 »
1943	642.681 »
1944	648.402 »
1945	755.715 »
1946	854.803 »
1947	1.031.521 »
1948	1.317.811 »
1949	1.084.358 »
1950	1.278.668 »
1951	1.646.005 »

Det årlige gjennomsnitt i den siste 5 års-perioden 1947/51 blir 1.271.673 tonn. Dette er 336.683 tonn eller 36 % mer enn årsgjennomsnittet i det siste tiår før krigen. Og fjorårets rekordutbytte på 1.646.005 tonn ligger enda 374.332 tonn, eller nesten 30 % over årsgjennomsnittet i den siste femårsperiode.

En så voldsom vekst i en av landets primærnæringer kan innby til mange refleksjoner. Fremgang vil vel i og for seg bli ansett som gledelig, men når den blir så rask og så sterk, må man spørre seg selv om den ikke også innebærer faremomenter.

Det er formentlig på det rene at ekspansjonen i fiskeriene har vært villet, den har vært et ledd i regjeringens planmessige politikk. Gjenreisningen av fiskeflåten og en videre utbygging utover førkrigsnivået, modernisering og ytterligere mekanisering av foredling og transport har hatt en meget høy prioritet i regjeringens investeringsprogram. Dertil kommer de tekniske fremskritt og de oseanografiske og fiskeribiologiske forskningsresultater som er gjort under og etter krigen, og hvis fulle rekkevidde man ennå neppe har oversikt over. Som den siste, ikke minst viktige faktor må nevnes markedslandenes store avtaksevne etter krigen. Så langt er alt vel og bra. Man har arbeidet etter en plan, som har lyktes — det tør vel sies — over forventning, og det økonomiske resultat, både for

næringens menn og for landet som helhet er meget godt.

Spørsmålet er om tempoet har vært for sterkt, og om vi i en hektisk etterkrigskonjunktur har bygget ut et produksjonsapparat, som fører til overproduksjon, enten med hensyn til havets fiskerimuligheter — overbeskatning av fiskebestanden —, eller med hensyn til avsetningsmulighetene, eller kanskje endog på begge disse punkter.

Ved en vurdering av dette spørsmål er det rimelig å se litt på utviklingen i andre fiskeriland. F A O Fisheries Bulletin (Juli—august 1951) oppgir utviklingen i de viktigste lands fiskerier i følgende tall:

	1938 tonn	1950 tonn
Europa		
Belgia	42.800	60.400
Danmark	106.000	251.200
Finnland	22.400	65.800
Frankrike	479.400	432.000
Tyskland (Vest)	787.300	560.500
Island	274.300	367.800
Irland	12.700	15.100
Italia	195.200	190.200
Nederland	235.800	229.400
Norge	1.139.200	1.349.300
Portugal	240.600	301.000
Spania	299.100	600.000
Sverige	143.500	197.600
Storbritannia	1.197.400	988.300
Andre land	186.900	341.500
Ialt	5.362.600	5.950.100

Nord-Amerika

	1938 tonn	1950 tonn
Canada	499.100	677.700
Nyfundland	375.000	249.200
U S A	2.344.800	2.652.100
Andre land	31.200	92.500

Ialt 3.250.100 3.671.500

Syd-Amerika 265.000 515.000

Japan 3.521.100 3.793.600

Afrika		
Sydafrika-Sambandet	50.000	250.000
Marokko	33.300	123.200
Angola	26.200	130.000

Samtlige land foran 12.508.300 14.433.400

Sovjet-Samveldet rapporterer ikke sin statistikk til FAO, og den er i det hele tatt lite tilgjengelig. Fangsten i 1938 er offisielt oppgitt til 1.560.000 tonn, og for 1950 kan man på grunnlag av forskjellige kilder anslå totalfangsten til ca. 2.100.000 tonn, en økning på 540.000 tonn.

I de her nevnte land, som representerer det aller vesentligste av verdens fiskerier er fremgangen fra 1938 til 1950 på ca. 2.500.000 tonn, eller ca. 20 %, noe mindre enn den prosentvise økning i Norge. Av de land som det er nærliggende å sammenligne med, viser Island en fremgang på 93.500 tonn eller ca. 34 %, Danmark en fremgang på 145.200 tonn eller hele 137 %. Storbritannia derimot er gått noe tilbake.



DRAGØY & CO. A.S



FERSKFISKEKSPORT

FLYNDRE - KVEITE - LAKS - REKER

Spesialitet:

FROSSEN LAKS OG ROGN

Bankforbindelse: Tromsø Forretningsbank

Telegramadresse: DRAGØYCO - Tromsø

Telefoner: Kontoret 820 - Etter kontortid 611, 686

Radarstasjonen på Svalbard

Hvalfangst - Handelsfartøyer

Passasjerskip - Krigsfartøyer

Trålere - Fangstfartøyer

bruker

KELVIN HUGHS RADAR

Radaren til alle formål

INGENIØRFORRETNINGEN

ATLAS A.S

Telefon 41 14 97 OSLO Ø. Vollgate 7



Tromsøsundets

Sparebank

TROMSØ

Kapital kr. 25 000 000,00

Eget fond » 1 000 000,00

Alle alminnelige bankforretninger

GUDMUND P. JÆGTVIK

SALTING — HENGING

og pakking av fersk fisk for eksport

TELEFON 64, PRIVAT 190 - TELEGRAMADR.: JÆGTVIK

HONNINGSVÅG



er verdenskjent og anerkjent

Vi har levert Hundesleder, Skikjelker, Soveposer, Telter, Ryggsekker, Ski, Skibindinger, Skistaver, Støvler, Kokere etc. til Roald Amundsen, Nobile, Riiser-Larsen, Byrd, Sverdrup, Lauge Koch, Polsk Spitsbergen Ekspedisjon, Norsk-Fransk Polarekspedisjon, Dansk Nordost Grønlands-ekspedisjon, Norsk-, Svensk-, Britisk Sydpolekspedisjon 1949/50, Tirich Mir ekspedisjonen 1950, samt Den Argentinske Antarktisekspedisjon 1951.

FABRIKANTER:

A S KOLBJØRN KNUTSEN & CO. OSLO
SPORT & LÆRVARE FABRIKK



Mens Norges fangst i 1938 utgjorde 8.02 % av verdens samlede fangst, er den i 1950 8.16 %. Vi har økt vårt prosentvise bidrag, men økningen er ikke stor, 0.14 %.

Imidlertid må man ikke overse det forhold at mesteparten av vår fisk går ut på verdensmarkedet, mens de andre store fiskerinasjoner forbruker det meste av sin fisk selv. Vårt relative bidrag til verdenshandelen med fisk er derfor økt langt mer enn økningen i produksjonen.

Det som har foregått etter krigen, er en sterk utvikling, ikke alene i Norges, men i alle verdens fiskerier. Sett på bakgrunn av utviklingen i andre land synes det ikke berettiget å hevde at tempoet i Norge har vært for sterkt. Der er naturligvis faremomenter, men i det kappløp som foregår mellom nasjonene om fiskefelt og om markeder, vilde det kanskje vært atskillig mer risikabelt, om man forsøkte å stabilisere den norske fiskeribedrift på det gamle nivå.

De enkelte fiskerier

og deres resultater belyses av tabellen foran, men det er noen som det kan være verdt å nevne særskilt:

Lofotfisket.

Utbyttet av alle skreifiskerier var på 149.758 tonn. Herav kom ca. 115.000 tonn fra Lofoten. Dette er 43.500 tonn mer enn i 1950 og 29.000 tonn mer enn årsgjennomsnittet i tyveårsperioden 1930—50, som var på 86.320 tonn. Allikevel var 1951 ikke rekordår i Lofoten, idet året 1947 gav 145.897 tonn.

Den store sensasjon i Lofoten i 1951 var snurpenoten. Denne regnes ennå som et prøveredskap, og bruken av den var omgjerdet med en rekke betingelser. Således var den først tillatt etter 1. mars, og selv etter den tid bare 5 timer i døgnet, fra kl. 10 til kl. 15. Den var også bare tillatt i et begrenset antall, etter departementets konsesjon. Allikevel fisket de tillatte nøter alene 58.1 % av all den fisk som ble tatt i Lofoten. De gamle prøvede redskaper fikk henholdsvis: line 11.6 %, garn 19 % og juksa 11.3 %.

Det er etter dette klart at for den fremtidige drift i Lofoten vil bruken av snurpenoten bli av avgjørende betydning — for godt eller ondt.

Vintersildfisket.

Den samlede fangst på 888.006 tonn er den største som noensinne er gjort. Det forrige rekordår, 1948, gav 819,583 tonn. Sesongen 1951 var preget av meget rik sildeforekomst, en uhyre effektiv fiskeflåte og et vel organisert mottakerapparat i land.

For første gang i historien hadde man i 1951 føling med storsilden under hele dens vandring østover fra Færøyane. Det var havforskningsskipet «G. O. Sars» som gjennomførte dette. Etter anvisninger fra havforskningsskipet ble også de første fangster tatt meget langt til havs, 110—120 mil fra land.

Grønlandsfisket

hadde i 1951 en sterk økning i den norske deltagelse. Der deltok 62 fartøyer mot i 1950 37. Fangstmengden økte tilsvarende, fra ca. 16.000 tonn til ca. 30.000 tonn torsk.

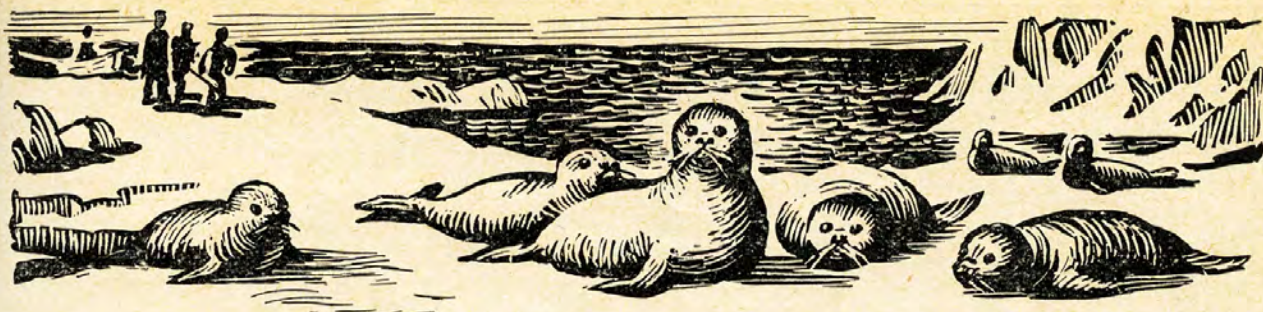
Norsk fiske i sydlige farvann.

Mens de norske hvalfangere driver sin fangst på alle verdens hav, og faktisk har sine hovedfelt på den andre enden av jordkloden, har de norske fiskere vært mer stedbundne. Året 1951 brakte imidlertid et interessant forsøk på norsk deltagelse i sardinifisket ved Marokko. Det var en flytende sildoljefabrikk ledsaget av 4—5 snurpefartøyer, som prøvde driften dernede. Resultatene i første omgang var ikke absolutt lovende, men de innvunne erfaringer vil sikkert komme til nytte ved lignende fremstøt i fremtiden.

English summary.

The catch in 1951 totalling 1.645.005 metr. tons is the biggest ever recorded in Norway and lies 25 % higher than the record year of 1948, and 30 % higher than the annual average the last five years.

The development in the The Norwegian fisheries since 1910 is shown statistically, and it appears that the Norwegian fisheries these years are undergoing a very rapid expansion, the annual average the last five years being f. inst. 36 % higher than the annual average before the war. It is pointed out that this great development carries with it its own perils, and the question is discussed whether the expansion is sound. Considering the development in other fisheries countries of the world, it is held that it might perhaps have been less sound, if Norway had not tried to participate in the race for fishing grounds and markets, which is an outstanding feature in the postwar world fisheries.



Oversikt over selfangsten 1951

Av ekspedisjonssjef Johs. Sellæg



Ekspedisjonssjef Johs. Sellæg.

En ny selfangstsesong er igang. Fangsten i Vesterisen og på fangstfeltet ved Newfoundland tok til på samme tid som i 1951, nemlig henholdsvis 24. og 10. mars.

Det er grønlandsselen og klappmysen som særlig er gjenstand for fangst i de arktiske områder av Atlanterhavet.

Den selfangst som særlig interesserer oss, foregår på 5 felter, nemlig i Kvitsjøen, i Vesterisen (omkring Jan Mayen), ved Newfoundland, i stredet mellom Jan Mayen og Øst-Grønland og i Nord- og Østisen, farvannet omkring Svalbard og østover.

Av disse felter er 3 yngleplasser for selen, nemlig feltene ved Kvitsjøen, Jan Mayen og Newfoundland.

I Kvitsjøen finnes bare grønlandssel. Denne selart kaster sine unger i slutten av februar eller i begynnelsen av mars.

På det annet store felt, i Vesterisen, foregår ungekastingen i siste halvdel av mars. Her er det store mengder både av grønlandssel og klappmys.

Også ved Newfoundland forekommer begge de to siste selarter. Ungekastingen foregår her i første halvdel av mars.

I stredet samler den voksne klappmyss seg i store mengder i leire mens hårfellingen foregår.

På det 5te fangstfeltet fanges foruten de 2 foran nevnte selarter også storkobbe, hvalross, ringsel og

isbjørn. Denne fangst foregår særlig om sommeren.

Det er fangsten av de nyfødte ungene som har størst betydning for våre selfangere. Pelsen av de nyfødte ungene er meget verdifull, og også spekket kan utnyttes.

I Kvitsjøen har det ikke vært drevet selfangst etter krigen, idet de russiske myndigheter ikke har utstedt de nødvendige leidebrev.

Selfangstflåten ble sterkt desimert under krigen, og det har vært nedlagt et stort arbeide for å bygge den opp igjen. Flåten kan nå betraktes som gjenoppbygget, og den er større og bedre enn før krigen.

I de siste år har utbyttet av selfangsten vært meget god. I 1949 og 1950 deltok henholdsvis 70 og 71 farkoster i fangsten. Utbyttet i disse årene var 185.000 og 254.000 dyr og verdien 10,6 og 12 mill. kroner.

1951 var også et godt år for selfangsten, og utbyttet var betydelig større enn i de foregående år. Fangsten utgjorde på de forskjellige felter:

Grønlandssel: tils. 219.593.

Klappmyss: » 140.807.

Av grønlandssel ble det således fanget 219.593 dyr og av klappmys 140.807 dyr, altså 360.400 dyr.

Til denne fangst kommer fangsten av endel storkobbe, snadd, hvalross og isbjørn, likesom endel selfangstskuter som vanlig drev håkjerringfiske.

I fangsten deltok ialt 80 farkoster med en samlet tonnasje av ca. 4.400 tonn, og verdien av fangsten utgjorde ca. 27 mill. kroner.

Det er derfor med store forhåpninger at våre selfangere så den nye sesong i møte. Selfangerne trenger en rekke gode år til hvis det skal være mulig å nedskrive de dyre farkostene før nedgangstiden kommer.

Det er også mange som mener at Vesterisen blir overbeskattet nå. Noe sikkert kan man ennå ikke uttale om dette spørsmål, men vitenskapelige undersøkelser er blitt satt igang for om mulig å bringe dette på det rene.

Det ville imidlertid sikkert være en fordel om endel av de fangstskutene som nå driver i Vesterisen, kunne fange i mer fjerntliggende farvann. Hertil kreves imidlertid større skuter enn de som vanligvis brukes i Vesterisen, så enten måtte disse skuter ombygges eller erstattes med større skuter.

NORDOLJE

Nordnorsk Oljeselskap og Fiskemelindustri A/S
TROMSØ

Telegramadr.: «Nordolje»

FOREDLER FANGST FRA ARKTISKE STRØK

TELEFONER: 83 — 323

TELEGRAMADRESSE: «CLAUS»

CLAUS ANDERSEN A.S

TROMSØ

Kjøper og selger arktiske pelsvarer

Vi har levert skinnutstyr til en rekke polarekspedisjoner

Johan Hagerup's Skibsproviantering A.S

TROMSØ

Utrustning for arktiske ekspedisjoner
Ishavsutrustning.

Telefoner: 307 — 825

Telegramadresse: JOHAGRUP



KVALSTASJON — FRYSERI OG KJØLELAGER
TROMSDALEN — TROMSØ

Hvalolje - Hvalkjøtt - Hvalmel - Hvalbarder - Spermolje - Ishavsrederi - Ishavsprodukter

TELEGRAMADRESSE: „KVALSTASJONEN" — CODE: A.B.C. 5. EDD — TELEFON: TROMSØ 1031 — 1067

Telefon: centr.b. 33 65 90



Telegramadresse: Capable

TORGGATA 8 - OSLO

Hvalrossbestanden i Nordisen utryddes

Totalfredning bør gjennomføres straks

Av cand. real. Odd Lønø

2-8 6/10 - 1

Høsten 1950 lå vi to mann i en hytte i Tjuvfjorden eller Deeve Bay som fangstfolkene kaller det. Vi skulle overvintre. I midten av september fikk vi besøk av to fangstskuter. De hadde begge fanget hvalross helt nord ved Kvitøya. Den ene skuta hadde 18 hvalross og 1 levende hvalrossunge. Den andre skuta hadde sammen med en annen skute fanget 40 hvalross.

Skipperne mente vi også kom til å få se hvalross, for det hadde vært en god fangstplass for hvalross i Tjuvfjorden i tidligere tider, noe som de store mengder hvalrossben i nærheten av hytta vidnet om. To overvintre som i 1946 og 1947 hadde ligget i samme hytta, hadde det ene året fått 3 og det andre 2 hvalross om høsten. De hadde dessuten sett en 8—10 dyr til.

Det var lite vi fikk se. Den 27. oktober så vi ei hvalrossku med kalv. Den 5. november så vi igjen ei ku med kalv, muligens de samme. Den 2. november, mens vi sto og saget ved, hørte vi en hvalrossunge gjø ved stranda. Vi skimtet den såvidt i mørket der den lå på grunt vann.

I slutten av 1700-årene og begynnelsen av 1800-årene begynte fangst i Nordisen fra Nord-Norge. Det var dengang uhyre mengder hvalross rundt Bjørnøya og Spitsbergen. Helt til 1850—60 var det vesentlig hvalross som ble fanget, andre selarter hadde mindre betydning. Det er få og usikre oppgaver over fangsten fra denne tiden, men i årene 1830—34 meldes det at 88 Hammerfest-skuter fanget 7332 hvalross. Hvalrossen ble stukket ned på land. Det har hendt at 1000 dyr er blitt stukket ned i en «hvalrossfjære» på et døgn.

Årene 1868—70 var de siste år hvalrossfangsten var av overveiende betydning. Bestanden avtok så det var vanskelig å få fangst, og dessuten fikk de andre selarter større betydning da en fikk bedre geværer. I årene 1875—83 var fangsten fra Nordisen 300—600 hvalross.

Det viktigste for overvintre til å begynne med var også hvalrossfangsten. Selv i mørketiden legger hvalrossen seg opp på land, og i månelysen kunne de stikkes ned. På Bjørnøya fanget 8 overvintre i 1824—25 667 hvalross og et fangstlag i 1827—28 700.

Etter 1924 har vi sikre oppgaver over antall fangede hvalross:

1924	489	1932	20	1940	2
1925	1068	1933	209	1945	1
1926	180	1934	28	1946	90
1927	601	1935	9	1947	6
1928	827	1936	13	1948	7
1929	188	1937	78	1949	630
1930	342	1938	16	1950	143
1931	851	1939	234		

Jeg har ikke fått bekreftet om alle disse er fan-

get i Nordisen. Antagelig er de det, unntatt i ett tilfelle. Det er de 630 dyr fanget i 1949. Av disse fanget skipper Ludolf Schjelderup over 600 dyr ved Grønland. Dette var for det meste unge dyr som det var vanskelig å få solgt til tilfredsstillende priser. Statistikken viser at hvalrossfangst i Nordisen ikke lenger har noen betydning. Men enkelte skuter kan fremdeles slumpe bort i noen dyr, som de forholdsvis store tall i 1946 og 1950 viser.

Det er et sørgelig faktum at hvalrossen om ikke lenge kommer til å bli fullstendig utryddet rundt Spitsbergen. Etter min mening kan det neppe være annen årsak enn rovfangst. Enkelte fangstfolk mener hvalrossen har søkt unda Spitsbergen da den ikke har fått ro. Det er det samme argument fangstfolk stadig kommer med og som jeg ikke tror holder, dessverre. Når pelsselen i slutten av forrige århundre forsvant fra det nordlige Stillehav og den sørlige halvkule, var også fangstfolkene overbevist om at selen bare trakk til andre områder. Bare en effektiv fredning har klart å bevare pelsselen fra total utryddelse.

Hvalrossen kan reddes. Det er ennå en liten fast bestand i de nord-østlige deler av Spitsbergen. Disse holder til langt nord om sensommeren og høsten. Etter det jeg fikk lurt ut av skipperne, treffes hvalrossen sikrest rundt Kvitøya. I oktober—november trekker den over langs østsiden og er fremdeles årvis i Storfjorden.

Norge bør gå til fredning av hvalrossen. Det er et så verdifullt dyr at vi ikke kan ha råd til å utrydde det. Verdien av en okse i 1950 var omlag 1200 kr. Huden, spekket og tennene nyttes. Huden ble før nesten bare nytt til drivremmer. Nå i de siste årene har den fått nye anvendelsesmuligheter. Tykke garvede huder brukes nå til å pusse og polere sølv og fine metalloverflater. En annen bruk av tykke huder er som belegg på ruller til å rense langtrevlet bomull. Spekket er noe magrere enn annet selspekk.

Fredningen av hvalrossen rundt Spitsbergen blir en sak som bare angår Norge, for ingen andre nasjoner fanger i Nordisen.

En økt hvalrossbestand vil heller ikke skape vanskeligheter av noen art. Det er plass og næring nok til tusener av dyr. Hvalrossen vil neppe jage vekk annet vilt. Det hender den tar en og annen snadd og liten kobbe, men hovednæringen består av skjell og bunndyr.

Fredningen bør gjennomføres straks. Hvalrossen må først totalfredes i en rekke år, minimum 15—20 år. Hvalrossen formerer seg sent, og den får en unge bare hvert annet eller tredje år. Men en må kunne regne med tilsig fra andre områder. Rundt Frans Josefs land og øst for Novaja Zemlja er det fremdeles en ganske stor stamme som ikke blir så sterkt beskattet som bestanden rundt Spitsbergen. Eventuelle innflyttere vil slå seg ned og hjelpe til

med en raskere øking av bestanden. Den sterkt varierende fangst i de senere år kan kanskje også skyldes flokker som har innvandret fra øst.

Hvalrossen er isens hersker framfor noe annet dyr. Hverken bjørn eller spekkhugger klarer å drepe voksne hvalross. Enkelte år kan hvalrossen fryse inne i fjorder og må vandre over isen for å komme til åpent vann. På veien kan dyrene forfryse og omkomme. På Grønland er dette iaktatt. På Spitsbergen er dette nok langt sjeldnere da det ikke er så lange fjorder der. Hvalrossen søker helst etter mat på dyp som ikke er over 20—30 meter. Den treffes derfor mest nær kysten.

Den eneste alvorlige faren for bestanden er derfor fangstfolkene.

får se dem når de flyter opp igjen. Etter hva skipperne selv fortalte oss i hytta, mistes dyr fordi de etter å være skutt på, karrer seg uti og dør. Det bør også brukes våpen med større kaliber enn Kragriflen.

En fredning fordrer en effektiv kontroll som til å begynne med vil falle kostbar, men som utvilsomt vil lønne seg. Et storartet eksempel på at kontroll av ishavsfangst også lønner seg er fangsten av pelsselen i det nordlige Stillehav. Pelsselen på Pribiloføyene vest for Alaska var etter hensynsløs fangst i 100 år nesten utryddet. Etter mange internasjonale forviklinger kom det i 1911 i stand en avtale om fangsten mellom Canada, Japan, Russland og U. S. A. Det ble redningen for pelsselen. Nå etter 40 års kontroll er fangsten mer enn ti



Etterat bestanden har tatt seg opp til et rimelig nivå, kan en forsiktig fangst begynne. Kontrollører og biologer bør følge med de skuter som driver hvalrossfangst. Til å begynne med må en bare fange okser. Etter det litteraturen og hvalrossfangerne forteller, er det mulig å velge ut de dyr en vil fange når de ligger på land og på isen. Det vil alltid være en del overtallige hanner som kan fanges uten å skade bestanden. Derved oppnår en å få de mest verdifulle hudene. Hudene av unger og unge dyr er vanskelig å få solgt, da de ikke er så anvendelige. Spekkmengden er selvfølgelig også langt større på store dyr.

Uvettig sløseri forekommer den dag i dag under hvalrossfangst. Dyr skytes i vannet uten at de først er harpunert. Det er da bare et lykketreff om en

ganger større enn før 1911. Etter de siste tellinger er bestanden nå på over 2 millioner dyr. Førstehåndsverdien av de dyr som tillates fanget hvert år, er 3—4 ganger større enn fangstverdien av hele den norske selfangst tilsammen.

Hvalrossfangsten vil etter min mening kunne bli en viktig gren av fangsten i Nordisen, hvor framtidsutsiktene nå ikke er særlig lyse. Jeg håper likevel at de er noe lysere enn førsteskytteren på «Espenesvåg» ga uttrykk for. Han mente at fangstfolk om 10 år måtte gå på museum for å se hvorledes en storkobbe så ut.

Fredning og kontroll er ikke særlig populært blant fangstfolk, men det er vel den eneste vei vi har å gå, skal næringen trygges for framtida.

Karl Hanssens mek. Verksted

Harstad

Utfører alt i skips- og maskinreparasjoner.

140 FOTS PATENTSLIP

Telefoner: 1336 og 2593

Nordmenn kommer med i selfangsten på Newfoundland-feltet

D/S „Ora” av Arendal den første norske selfanger på dette felt i 1937

Av kaptein Lovin Bratlid

Allerede i 1932 begynte jeg å arbeide med selfangstplan til Newfoundlandsfeltet og Davisstredet og i 1933 ble D/S «Fryser I» innkjøpt til dette formål. Skipet var av tre og meget sterkbygget, ca. 830 dw. t. med triple-dampmaskin på ca. 450 hk., fart ca. 9 knop. Det var utstyrt med fryseri og hardfryseanlegg, og det var meningen å utnytte fangsten best mulig ved å oppsamle også selkjøttet og ta det med hjem foruten skinnene og spekket. Vinteren 1933/34 ble skipet ombygget og isforsterket og nyklassifisert som selfangstskip. Grunnet vanskeligheter med finansieringen var jeg nødt å leie bort skipet for sesongen til et konsortium som ansatte kaptein P. Jørgensen, Langesund som fører og skipet ble sendt til fangstfeltet i Vesterisen. Etter ca. 3 dagers fangstarbeide med ca. 1000 sel ombord, slo propellen mot en isfot, propellakslen brakk og skipet ble forlatt av mannskapet. Mens skipet lå herreløst og drev inne i isen benyttet andre fangstfartøyer høve å forsyne seg med bunkers og lot lukene ligge åpne. Da skipet omsider drev ut av isen, ble det under en storm fylt og sank før bergningsbåt kunne oppta slepingen. «Fryser I» var dengang Norges største og sterkeste og best utstyrte selfangsterskip.

Deretter begynte jeg å arbeide med anskaffelsen av nytt selfangstfartøy, og da det var vanskelig å finne et passende ferdig skip utarbeidet jeg planer, tegninger etc. til et ca. 800/1000 tonns sterkbygget stålskip som lett isbryter med ca. 1500 hk dieselmotor og med fryse- og kjølerom og med helt moderne utstyr og lugarplass for ca. 60/70 mann for selfangst ved Newfoundland og Davisstredet.

Skipet skulle ha med rekognoseringsfly.

Det skulle bygges som åpen shelterdekker med full styrke. Anbudsprisen lå i 1935 på omkring kr. 780.000,— bygget i utlandet og ved norsk verksted på ca. kr. 1.000.000,— og byggetiden var ca. 7 måneder. Planen ble dessverre ikke akseptert av våre myndigheter, som syntes at skipet var for stort og dyrt i anskaffelse. Da jeg heller ikke kunne oppnå et rimelig 1ste pr. lån i noen norsk bank på ca. kr. 400.000,—, måtte planen skrinlegges.

Høsten 1936 lyktes det meg etter et langvarig og slitsomt arbeide å få en skipsreder til å interessere seg for min selfangstplan. D/S «Ora», ca. 1100 br. reg. tonn, bygget av tre i 1924, med en ca. 700 HK triple dampmaskin, ble innkjøpt og ombygget og isforsterket med bl. a. 3" ek ishud over hele skipet og med jernbeslag i baug og akter etc. Samtidig ble skipet nyklassifisert. Skipet ble videre utstyrt med oljetanker for ca. 30 tonn, 2 stk. nybygde lukkede presskokere for utkoking av seloljen på feltet, en stor radiotelegraf- og telefonistasjon med radiopeiler for korrespondanse direkte med Norge samt ekkolodd. Videre ble det innredet for ialt ca. 56 mann med rommelige lugar, spisemesser, bade- og vaskerom etc. Foruten 2 store livbåter ble 2 nye kravelbygde 25' fangstbåter med dieselmotor, samt 4 andre ca. 18' alminnelige fangstbåter anskaffet. Da «Ora» dro ut på sin ekspedisjon til Newfoundland var det Norges største, sterkeste og best utstyrte selfangsterskip.

Til rekognoseringsøyemed førte skipet med seg et nytt rødmalt Stinson fly med cabin for 4 personer og utstyrt med telegrafi og telefoni samt Homing-Compass (datidens blindflyvnings instrument). Til å føre flyet ble ansatt en førsteklases flyver, samt

en flymekaniker og en radiotelegrafist. Flyet hadde en motor på 285 hk og en marsjfart på 225 km pr. time og kunne føre brensel for ialt ca. 6 fly-timer.

Under ombyggingsarbeidet av skipet i Arendal vinteren 1936/37 ble Sørlandet så å si nedsnødd, hvilket forsinket arbeidet i flere uker, det var bl. a. håpløst å få fraktet ekematerialene til verftet, så skipet ble først ferdig og avgikk fra Norge den 5te mars. Deretter måtte man anløpe North Shields for å skifte inn ispropell og bunkre. Den 9de mars gikk vi fra North Shields og reisen over Atlanteren foregikk uten nevneverdig å bemerke. Kom inn i drivisen om kvelden den 19de mars. Da fangsttidens begynnelse var 13de mars kom vi forsent til ungselvangsten. Under søken etter sel i isen så vi meget sel i vannet øst for Funch I og nordover. Isen var tung å forsere og grundet tåke og dårlig vær kom vi først i fangst den 24. mars etter at selansamlingene var observert fra flyet. Selen var da ca. 3 uker gammel og hadde vært i vannet. Vi fanget av det første legret ca. 1500 ungsel hvoretter den forsvant. Under en ny rekognoseringsflyvning så vi sel i flere legre på isen og under forsering av isen for å komme fram til sellegrene ble skipet fast i drivisen og lå blokert her fra 1/4 til 5/5, nordvest av Funch I. Blokaden skyldtes at skipet hadde for svak maskin. Mens vi lå fast i isen fanget canadiske fangstskip ca. 10/15000 gammelsel hver med unntakelse av det canadiske fangstskip «Ungava» på ca. 1500 tonns, med 250 mann som også ble fast i isen i lengre tid. Da det slapp løs måtte det avbryte fangsten med skade på propell og ror og med bare 2410 sel ombord.

Etter at «Ora» kom løs av isen fant vi med engang selen og fanget der ca. 250 gammelsel tiltross for at vi titt og ofte fikk tåke og isen begynte å gå i oppløsning og selen derved etter hvert trakk nordover.

Etter planen skulle vi fortsette fangsten nordover, men måtte anløpe St. Johns for å undersøke propellen som maskinfolkene fryktet var løs.

Etter undersøkelser i St. Johns med dykker og i tørrdøkk fantes propellen å være fast. Da nå mannskapet ble uvillig og nektet å fortsette fangstarbeidet besluttet vi å returnere hjem, med ca. 4500 sel ialt, og ca. 50 tonn prima selolje.

Det økonomiske utbytte av ekspedisjonen ble ikke stort grunnet for sen avreise fra Norge og dernest at skipet ble fast i isen i så lang tid. Men ekspedisjonen som var en pionerexpedisjon, fastslo at det på Newfoundland feltet var store ansamlinger av sel og at isforholdene stort sett, var meget bedre og stabilere å arbeide i enn vi var vant til i våre nordlige isfarvann. Strømsetningene var svake, bortsett fra områder nær land. Det var ikke tegn til skruing i drivisen som for det meste bestod av nyfrossen vinteris med tildels store florer som etter hvert ble brukket opp, men som for det meste lå tett og var tung å forsere for skip med svak maskinkraft.

Jeg var med på flere rekognoseringsflyvninger og jeg fikk herunder en hurtig og god orientering om is- og fangstforholdene der borte.

Førenn ekspedisjonen dro ut og under forberedelsen hadde jeg interesse av å vite hvilke territoriale og lokale bestemmelser jeg måtte iaktta. Dette var ikke lett, men det lykkedes meg omsider å få den ønskede orientering og alt forløp utmerket i så henseende.

Min første ekspedisjon med «Ora» til Newfoundland-feltet fikk dårlig mottakelse på offentlig hold og hadde heller ikke noen økonomisk støtte fra det offentlige.

Under min forberedelse av min neste ekspedisjon med «Ora» i 1938 ble det av Fiskeridirektøren anbefalt at jeg skulle få støtte med opptil kr. 150.000,—, men stortingsbeslutningen gikk meg imot, da man trodde at «Ora» var for stor og man ville prøve hvordan den vanlige (mindre) norske fangstfartøytype ville hevde seg, og departementet stilte isteden kr. 100.000.— til støtte for 2 selfangstfartøyer fra Alesund, nemlig «Polarbjørn» og «Polaris», som deretter deltok i fangsten for første gang ved Newfoundland i 1938. Fartøyene fikk full fangst og kom vel hjem.

Resultatet ble at flere mindre selfangstfartøyer fra Sunnmøre og Nord-Norge rustet seg med nye motorer etc., men kom opp i storm på overseilingen til Newfoundland og forliste i Nord-Atlanteren vinteren 1939. Denne utvikling hadde jeg forutsett og frarådet i tide, idet jeg framholdt at fartøyene var for små til å krysse Nord-Atlanteren midtvinters og dernest ikke skikket til å forsere den tunge is på Newfoundland feltet. Jeg fant det meget sansynlig at man med et mindre skip kunne plukke full fangst i de ytre isområder, men når man så skulle hjem med lastede fartøyer, var de for små til hjemreisen om en traff på stormende vær, som ofte forekommer i disse farvann.

Helt fra begynnelsen av norsk deltakelse i selfangsten ved Newfoundland har jeg hevdet at man må ha større selfangstfartøyer og helst av stål med kraftig dieselmotor og med førsteklasses utstyr for å drive en sikker og mest mulig lønnsom fangstnæring der borte. Det tok dessverre alt for lang tid før mitt syn ble anerkjent.

For å få en oversikt over fangstresultatet dette år (1937) gjengir jeg her den offisielle canadiske rapport over fangsten.



Sunnmørskutene «Polarbjørn» og «Polaris» fotografert fra D/S «Ora» i isen ved Newfoundland.

Report of the Newfoundland Sealing Fleet Sailed March 6th, 1937

Arrived	Steamers	Captains	Steamers Tonnage	Men	Young Harps	Old Harps	Bed-lamers	Young Harps	Old Harps	Total of Seals	Gross Weight	Nett Weight	Nett Value	Men's Share	Supplier	Sailed from
											t. c. q. l.	t. c. q. l.				
April 6	Ranger	B. Badcock	354	153	13487	290	35	5	4	13821	250 19 2 16	240 5 0 26	22,952.80	\$ 49.67	Bowring Bros	Channel
April 9	Imogene	Al. Blackwood	715	225	36739	780	5744	20	8	43291	930 3 1 2	835 18 0 6	81,655.27	127.58	Bowring Bros	St. John's
April 12	Neptune	J. C. Dominey	465	162	4689	3				4692	93 8 0 4	90 4 3 19	8,902.37	18.32	Ungava S.S. Co.	St. John's
April 12	Ungava	Wm. C. Winsor	1115	226	2298	52	54	6		2110	47 1 3 10	45 2 1 24	4,260.00	6.28	Ungava S.S. Co.	St. John's
April 25	Eagle	Charlie Kean	458	157	12093	1137	4975	14	1	17250	492 19 0 10	378 0 1 1	31,182.34	65.78	Bowring Bros	St. John's
April 29	Beothic	Sidney Hill	1077	225	7753	1665	4290	12	1	13722	314 12 3 17	319 1 0 5	21,347.21	35.90	Bowring Bros	St. John's
April 29	Terra Nova	Stan Barbour	400	157	11688	1816	4550			18154	430 12 3 1	400 12 2 5	31,722.35	66.92	Bowring Bros	St. John's
			4584	1305	88747	5744	18778	57	14	113340	2459 17 2 4	2339 4 2 2	2,205,022.34			

Price of Young Harps and Young Hoods \$ 5.00; Bedlamers \$ 3.25; Old Harps and Old Hoods. \$ 2.75.

Seals Manufactured by—

Messrs. Bowring Bros., Ltd.	90,808
Messrs. Job. Bros. & Co., Ltd.	7,102
Fishermen's Union Trading Co., Ltd.	14,430

Total Catch, 1937 113,340

Decrease in total catch 1936 of 70,349 seals.

Decrease in value of \$ 19,472.88.

NOTES ON THE VOYAGE

The steamers sailed at 8 a.m. March 6th. The ice just moved off St. John's sufficiently for them to get away, and by the 13th, the date for killing, the steamers were in the vicinity of Bell Isle in the Straits—owing to ice conditions being very heavy, the steamers did not strike the seals until March 17th, off Battle Harbor.

The S.S. «Rangers». Capt. Badcock, was the only sealing steamer in the Gulf. He also found the ice conditions very bad for working seals. He was the first to arrive back, April 6th.

The Norwegian ship «Ora» of Mandal, Norway, was engaged at the seal fishery this spring. She sailed from Mandal on March 7th, and on March 24th she was in the vicinity of Bell Isle. The last report from her was that she had killed 1500 «Blue Jacket» Hoods.

Quite a number of seals were landed on shore by the landmen in the vicinity of White Bay; also on the South West Coast, and about 10,000 of the latter were purchased by Messrs. Marden-Wild Corporation of Massachusetts, and were taken to Halifax, N.S. to be manufactured.

The crew's share (being one-third) of the «IMOGENE'S» voyage was purchased through Mr. K. M. Brown, President of the Fishermen's Protective Union, and sold to E. R. A. Chafe, representing the E. S. Ullmann-Allied Co. Inc., of New York. These seals were taken to Port Union by auxiliary schooners and manufactured there.

The S.S. «J. M. Olds», White master, sailed from Twillingate on April 21st, and up to May 5th she had 100 young harps.

L. G. CHAFE, Compiler.

Tiltross for resultatet økonomisk sett i 1937 var dårlig lykkedes det å få skipet ut på ny ekspedisjon i 1938. Etter at skipet var grundig overhaldt og ettersett avgikk «Ora» fra Arendal den 17de februar 1938. Skipet anløp North Shields for bunkers og avgikk videre derfra den 21de februar etter å ha tatt inn ca. 700 tonn kull, ferskvann, endel proviant, dekk- og maskinstores etc. Skipet var ved avgang i full sjødyktig stand og godt utrustet for den forestående reise med 52 mann ombord.

Rekognoseringsflyet var ikke med på denne tur, da det var bortleiet til Svalbardkontoret for kartlegningstjeneste.

På overreisen fra North Shields til Newfoundland feltet hadde vi vekslende værforhold med for det meste overhengig vestlige stormer med tildels orkanaktig styrke med svært, opprørt hav. Skipet fikk tildels harde påkjenninger når veldige sjøer brøt inn over dekket. Skipet slingret tildels meget og når propellen slo tørt forårsaket dette store rystelser særlig i akterskipet, hvilket forårsaket bl. a. at surringene på noen av de store oljetanker i akterrommet, som var fylt med kull, ga etter. Heldigvis ble surringene utbedret før noen skade var forårsaket. Bortsett fra at en del salt ble oppløst og en del små skader på dekk, klarte skipet seg godt gjennom stormen. Men jeg vil bemerke at om noe alvorlig hadde inntruffet med skipet, var vi av den mening at det hadde blitt vanskelig, kanskje ugjørlig å sette livbåter på vannet på grunn av den sterke storm og det opprørte hav.

Skipet hadde ved anledningen ca. halv last inne, ca. 800 tonn kull og andre fornødenheter, og det hadde således stort fribord i sammenligning med andre mindre selfangstfartøyer, som ved utreisen nesten ingen fribord har.

10de mars kom vi inn i drivisen på n. br. 52,4 og w. l. 51, 14. Forserte inn i sen og begynte letingen etter sel. Både ved iskanten og lenger inne var det dette året gode startforhold for fly.

Isen var tildels tung å forser. Bortsett fra en plukkfangst hist og her under letingen, fant vi selkast den 19de mars på n. br. 51, 16, w. lgd. 52,20 som bestod av ca. 14 dager gammel whitecoat. Selkastet bestod av ca. 500.000 sel over et område av ca. 15 n. m. langt og ca. 5 n. m. bredt. Vi gikk straks igang med fangstarbeide. Været var tåket med enkelte regnbyger, som etter hvert klarnet opp.

Den 21de mars kom også 3 Newfoundlandiske selfangere tilstede og begynte å fange og videre observerte vi de 2 andre norske selfangere «Polarbjørn» og «Polaris» i fangst i isen lenger øst.

Isen var tildels meget tung for «Ora» og etter Newfoundlandsskipenes tilstedekomst ble vi flere ganger avskåret av disse i fangstarbeidet, da disse hadde sterkere maskiner og opptil 250 manns besetning. Men tiltross herfor og tiltross for tildels ugunstige værforhold fanget vi over 10.000 sel i tiden til 31/3.

Mens vi søkte etter mer sel foretok vi avspekning av skinnene og utkoking av spekket med en kapasitet av ca. 5 tonn pr. dag.

Da vi hadde brukt opp saltet, besluttet vi å an-

løpe St. Johns for komplettering. Kompletteringen bestod av 35 tonn salt, diverse dekk- og maskinstores, fornøden fersk proviant, ca. 50 tonn vann og 90 tonn kull. Ialt ombord ca. 430 tonn kull. Ved avgang fra St. Johns var skipet i god sjødyktig stand og godt utrustet for den videre fangst.



D/S «Ora» i isen ved Newfoundland i 1938.

Den 15de april hadde vi spekket av og saltet ned alle selskinn, og utkokingen av spekket foregikk med ca. 4—5 tonn olje pr. dag. Oljen ble prima handelsvare, lys og fin med mindre enn 1/2 % f. f.

Under søkningen i isen nordover så vi meget sel i vannet som for det meste trakk nordover. På isen var lite og ingenting å se.

Den 19de april om ettermiddagen fikk vi teften av selen som bestod av gammelsel og strakte seg i et område fra nord over vest til sydvest så langt det var synlig fra utkikkstønnen med kikkert. I tiden fra kl. 14 til ca. kl. 19 fanget vi over 500 gammelsel og måtte stoppe p. g. a. sterke regnbyger og tilfriskende vind. Selen lå ganske tett på isen og var så tam at vi på slutten tildels kunne slå den med hakapiken.

Ansamlingen av gammelsel bestod av millioner av dyr.

Neste dag den 20de om morgenen oppdaget vi at selen hadde gått ned i løpet av natten. Vi fortsatte søkningen i no. tildels i vestlig retning, da vi antok at selen snart ville gå opp igjen i nærheten.

Skipet forliser.

21de april. Kl. 5,30 fortsatte søkningen etter sel i NO-lig retning. Været var overskyet, halvklart med tåke til å begynne med. Isen bestod av store hårde flak, tildels tett sammenpakkede florer, men tildels med åpne råker. Vi søkte selen som vi antok lå i nærheten i NOlig retning ifølge iakt-tatt trekk. Trankokeren med utvinning av olje var igang fra morgenen av, mannskapet var beskjef-tiget med hakking av spekk og pumping av olje fra for- til aktertankene.

Under gangen i isen ble som vanlig benyttet sakte, halv og tildels full fart og stopp, alt etter is-forholdene. Mellom kl. 12,00 og 13,00 fikk skipet en del hårde støt på stb. og bb. baug, forårsaket av skjæring idet skipet under manøvrer av og til mistet styringen. Man merket intet usedvanlig inntil kl. omtrent 13,00 da vi oppdaget at skipet var lekk. Ved nærmere undersøkelser viste det seg at skipet

hadde fått et stort hull på bb. baug. Hullet var ca. 2 fv. langt, 6 a 7 plankebredder bredt og ca. 4 fot under vannlinjen. Det ble øyeblikkelig slått stopp i maskinen, og maskinpumpene satt igang for fullt samtidig som vi forut rigget til en lekkmatte av en ny lukepresenning lagt dobbelt, for om mulig å holde skipet flytende på pumpene. Under arbeidet med å redde skipet forsøkte vi å ta ombord isblokker på akterdekket, for om mulig å trimme skipet opp med baugen så vi kunne komme til det skadede parti for midlertidig reparasjon. Tiltross for dette, og tiltross for at pumpene den hele tid arbeidet med full ytelse, merket vi at skipet stadig sank dypere og vannet steg raskt i rommene.

Da vi ble klar over at skipet ikke kunne holdes flytende, ble alle båter firt ned og brakt i sikkerhet på isen, samtidig som mannskapet fikk anledning til å ta med fornødne klær. Likeså ble det brakt inn på isen mest mulig proviant og fornødenheter forøvrig.

Omtrent kl. 15,00 da vi innså at vi ved egen hjelp ikke kunne redde skipet, ble den Newfoundlandiske selfanger «Eagle» tilkalt pr. radio. «Eagle» befant seg da i misv. WSW ca. 60 n. m. av. «Eagle» svarte at den straks satte kursen for vår posisjon, som da var: N. br. 51,53 og Lgd. W. 52,33 ifølge lengde obs. av solen og radiopeiling av Belle Isle. Omtrent kl. 18, kom 1ste maskinisten som den hele tid hadde vært nede i maskinen opp og sa fra at han ikke kunne holde det gående lenger da der ikke kunne fyres under kjelene p. g. a. vannets stigning i rommet. Vi besluttet derfor å forlate skipet, og det ble satt igang med å bringe mest mulig proviant inn på isen. Likeså tok vi de fleste av skipets lukeplanker og presenninger, diverse verktøy, geværer og en del ammunisjon, kikkerter, navigasjonsinstrumenter, madrasser og køyklær utpå isen. Da dette var utført fikk mannskapet ordre om å forlate skipet, da mørket nå var seget inn. På isen ble mannskapene etterhvert ropt opp og kontrollert. Det ble straks satt igang med bygging av hytte av lukeplankene og dekket med presenninger og madrasser på gulvet. Kaminen som hadde stått i ruffen forut, ble installert i hytten som derved ble godt oppvarmet, og det ble sørget for nødven-

dig varm mat. Kl. 19,30 fikk radiopeiling av Belle Isle og det viste seg at skipet hadde drevet ca. 3 n. m. sørover siden mdg. Kl. 21— fikk vi forbindelse med «Eagle» og underrettet om driften og at vi nå ikke lenger kunne holde forbindelsen da dampen døde ut etterhvert. «Eagle» svarte at den var ca. 30 n. m. av og at den antok å være fremme ved dag gry neste dag.

Kl. 23,30 sank skipet. Det gikk først ned med baugen til ca. 30 gr. vinkel og begynte så å sige forover under isen, farten økte etterhvert slik at formasten tørnet mot isen idet skipet gikk ned. Det fløt opp en del vrakgods som ble liggende i råken etter skipet, deriblant ca. 400 uspekkede sel-skinn som ble berget inn på isen.

22. april. Mannskapet innrettet seg på best mulig måte i den oppbygde hytte og i livbåtene for natten og noen holdt vakt. På isen var anbrakt en brennende tjæretønne som bluss for «Eagle» likeledes sendtes opp raketter hver time. Vinden var i løpet av natten nordlig lettskyet med måneskinn, temperaturen var omkring -3°C . Vi holdt godt utkikk på flaket hele natten igjennom. Ved dag gry ble satt opp et stort flagg med skipets navn på en lang bambusstang. Kl. 7,30 ble røken av «Eagle» observert og vi begynte straks å gjøre oss klar til oppbrudd. Kl. 12 kom «Eagle» opp langs isflaket, hvorefter innskipingen tok til. Kl. 15 forlot vi isflaket med kurs for St. Johns. Ombord i «Eagle» var det fra før av 160 mann og med «Ora's» 52 mann ble plassen liten, men vi ble plasert på best mulig måte rundt om i skipet og hadde det etter omstendighetene bra. Heller ikke oppholdet på isflaket var noen påkjenning for mannskapene.

Den 24de april kom vi til St. Johns med mannskapet i god behold. Hvorefter vi reiste hjem til Norge via Halifax.

Da skipet forliste var fangsten for det meste avspekket og arbeidet ned, og det føltes tungt å miste de opparbeidede verdier. Vi hadde hatt utsikter til å komplettere med ytterligere ca. 15/20 000 gammel sel som ville ha gitt ekspedisjonen et meget godt økonomisk utbytte.

ARKTISK FORENING

TROMSØ

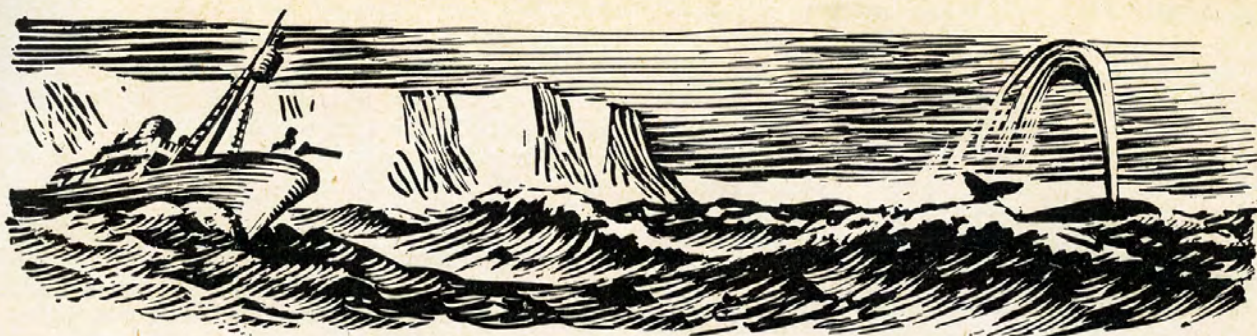
Ca. 1000 medlemmer

Formann: Kjøpmann Johan Hagerup, Tromsø. T. 825

Sekretær: Gunnar Hagerup, Tromsø, T. 793

Foreningens formål: Fremme av norske interesser i Arktis

BLI MEDLEM



Oversikt over landstasjonsfangsten på Norske- kysten 1951

(Utarbeidet av Fangstkontoret i Industridepartementet)

I 1951 var det følgende fire landstasjoner i drift på Norskekysten:

1. A/S Blomvåg Hval, Blomvåg pr. Bergen,
2. Brødrene Sæbjørnsens Kvalstasjon A/S, Steinshamn,
3. A/S Norsk Hvalfangst, Hestnes, Hitra,
4. Brødrene Brunvold Kvalstasjon, Tromsøysund.

Den samlede mannskapsstyrke for alle landstasjonene var 220 mann i land og 134 på fangstbåtene.

Sesongen var som i fjor fastsatt fra og med 20. april til og med 19. oktober.

Stasjonene hadde en samlet fangst på 417 hval. Av disse var 4 blå, 321 finn, 11 sei, 5 knøl og 76 spermhval.

Det ble produsert 11.045 fat hvalolje og 3.734 fat spermolje, samt 729.350 kg. hvalmel.

Kjøttproduksjonen var 1.974.430 kg., fordelt på 836.145 kg. biff, 345.085 kg. småkjøtt og 793.200 kg. dyrefôr.

På alle stasjonene var det tilsatt kontrollører som, foruten å føre kontroll med fangsten, foretok nøyaktige målinger av de innkomne hval og samlet biologisk materiale for Statens Institutt for Hvalforskning.

A/S Blomvåg Hval.

Stasjonen hadde en mannskapsstyrke på 35 mann i land og 26 på hvalbåtene.

Første hval ble fanget 9. mai og siste hval 5. oktober.

Følgende fangstbåter ble benyttet:

- | | | | |
|--------------|---------------------|---|---------|
| 1. «Skudd 2» | Harald Hansen | } | 19 hval |
| | Martin Husøy | | |
| 2. «Hval 2» | Fridtjof Schulstock | } | 9 » |
| | Hans Harneshaug | | |
| 3. «Hval 3» | Hans Harneshaug | | 2 » |

Totalfangst 30 hval

Herav 27 finn og 3 sperm.

Stasjonen drev med 3 båter til 1. juni da «Hval 3» ble solgt til Chile.

Total oljeproduksjon: 901 fat hval- og 141 fat spermolje, samt 80.640 kg. förmel.

Den totale kjøttproduksjon var: 148.630 kg. fordelt på 47.845 kg. biff, 45.085 kg. småkjøtt og 55.700 kg. dyrefôr.

Brødrene Sæbjørnsen A/S

Stasjonen hadde en mannskapsstyrke på 65 mann i land og 36 på fangstbåtene.

Første hval ble fanget 26. april og siste hval 5. oktober.

Følgende fangstbåter ble benyttet:

- | | | |
|---------------|-----------------|---------|
| 1. «Hval VII» | Ragnar Hatlehol | 63 hval |
| 2. «Torgny» | Olav Sæbjørnsen | 48 » |
| 3. «Torild» | Eugen Edvinsen | 44 » |

Totalfangst 155 hval

Av disse var 137 finn, 11 sei og 7 spermhval. Total oljeproduksjon: 4.329 fat hval- og 350 fat spermolje, samt 253.200 kg. hvalmel (guano).

Kjøttproduksjonen var: 1.089.100 kg. fordelt på 500.300 kg. biff, 211.500 kg. småkjøtt og 377.300 kg. dyrefôr.

En finnhvalhun - Mrs. Harøy - på 67 fot fanget 18/9 ble balsamert og solgt til Danmark som utstillingsgenstand.

A/S Norsk Hvalfangst.

Stasjonen hadde en mannskapsstyrke på 50 mann i land og 36 på fangstbåtene.

På grunn av uhell og forsinkelser vedrørende reparasjoner av hvalbåtene, kom fangsten sent igang. Første båt gikk ut den 18/5, neste 21/5 og tredje og siste den 1/6. Mot slutten av sesongen var det meget urolig vær og 15/10 gikk båtene inn fra feltet for siste gang.

Første hval ble fanget 20. mai og siste 5. oktober.

Følgende fangstbåter ble benyttet:

	Rolf Jonassen	}	29 hval
1. «Finnhval I»	Karl Tønnesen		
	William Andresen		
	Ernst K. Engeli		
2. «Finnhval II»	John C. Larsen		34 »
3. «Finnhval III»	Ole Sporseem		30 »
Totalfangst			93 hval

Total oljeproduksjon: 2.312 fat hval- og 3.116 fat spermolje, samt 147.000 kg fôrmei.



Av disse var 3 blå, 87 finn og 3 spermhval.

Total oljeproduksjon: 3.503 fat hval- og 127 fat spermolje, samt 248.510 kg hvalmel.

Kjøttproduksjonen var: 543.700 kg fordelt på 215.850 kg biff, 32.750 kg småkjøtt og 295.100 kg dyrefôr.

Brødrene Brunvold.

Stasjonen hadde en mannskapsstyrke på 70 mann i land og 36 på hvalbåtene.

Første hval ble fanget 7. mai og siste 2. oktober.

Følgende fangstbåter ble benyttet:

1. «Polarbris I»	Lars Breivik	49 hval
2. «Polarbris II»	Edin Marø	51 »
3. «Polarbris III»	Andreas Skarshaug	39 »
Totalfangst		139 hval

Den totale kjøttproduksjon var: 193.000 kg fordelt på 72.150 kg biff, 55.750 kg småkjøtt og 65.100 kg dyrefôr.

Kjøttproduksjonen ved denne stasjon var forholdsvis liten. Dette skyldes vesentlig at det ofte medgikk uforholdsmessig lang tid fra hvalen ble avlivet til den ble opparbeidet. Derfor ble hvalene sure og kjøttet uskikket som menneskeføde eller fôr.

Av disse var 1 blå, 70 finn, 5 knøl og 63 spermhval.

Følgende tabell gir en oversikt over fangst og produksjon på landstasjonene i 1951.

Tabell I. a.
Landstasjonenes produksjon i 1951.

Stasjoner	Blå	Finn	Sei	Knøl	Sperm	Sum	Hvalolje fat	Spermolje fat	Fôrmei kg	Biff kg	Småkjøtt kg	Dyrefôr kg	Kjøtt sum
Blomvåg		27			3	30	901	141	80.640	47.845	45.085	55.700	148.630
Steinshamn		137	11		7	155	4.329	350	253.200	500.300	211.500	377.300	1.089.100
Hestnes	3	87			3	93	3.503	127	248.510	215.850	32.750	295.100	543.700
Tromsøysund	1	70		5	63	139	2.312	3.116	147.000	72.150	55.750	65.100	193.000
	4	321	11	5	76	417	11.045	3.734	729.350	836.145	345.085	793.200	1.974.430

Tabell I. b.
Kjøttproduksjon i kg.

Stasjoner	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	Total
Blomvåg		53.715	34.135	31.855		3.925	25.000	148.630
Steinshamn	11.500	166.600	358.400	274.100	189.800	29.450	59.250	1.089.100
Hestnes		26.600	123.750	234.600	46.850	73.800	38.100	543.700
Tromsøysund		2.100	115.900	60.250	14.750			193.000
	11.500	249.015	632.185	600.805	251.400	107.175	122.350	1.974.430

Småhvalfangsten 1951

Oversikt over fangstforhold, deltagelse, utbytte m.m.

(Utarbeidet av Fangstkontoret i Industridepartementet)

Fangsten tok til i siste uke av mars med liten deltagelse. Første hval ble fanget i Vestfjorden i mars måned og siste i midten av november i Vesterålen. Som i foregående sesong var det tre ukers fredning i juli måned, forøvrig var det ingen restriksjoner med hensyn til fangsttiden.

Stort sett var værforholdene gode på de fleste felter, og i Vestfjorden, hvor 44 % av fangsten ble gjort, kan man si at de var svært gode. På Andenes-feltet derimot, ble fangstvirksomheten hindret betraktelig på grunn av lange perioder med dårlig vær.

Det var ingen større vansker med avsetningen, men de oppnådde priser varierte sterkt etter som forholdet mellom tilbud og etterspørsel var. Minste noterte pris var kr. 0,45 og høyeste kr. 1,80 pr. kilo for vågehvalkjøtt. Dette er imidlertid rene unnatakstilfeller idet prisen ellers varierte mellom kr. 0,70 og kr. 1,50.

Sluttresultatet for småhvalfangsten var 2854 hval, som gav 3.253.306 kg kjøtt og 1.573.814 kg spekk samt 34.835 kg bein, til en førstehandsverdi av 4.333.541 kroner.

Det såvidt gode resultat skyldes i første rekke de jevnt gode værforhold, men også intensere drift fordi omsetning var lettere enn foregående år.

Tross innskrenkning i konsesjonsantallet, fra 301 i 1950 til 266 denne sesong, steg kjøttproduksjonen med 975 tonn, d. v. s. med 43 %, og antall fanget hval med 799 eller 39 %. Omsatt representerer denne stigning i produksjonen en økning av førstehandsverdien fra 2.462.392 kroner til 4.333.541 kroner, altså en økning på 1.871.059 kroner eller 76 %.

Den gjennomsnittlige kjøttvekst pr. hval for vågehvalen var ca. 1150 kg og utbyttet av kjøtt, spekk og bein tilsammen omkring 1500 kroner. For bottlenosen var spekkvekten gjennomsnittlig ca. 1540 kg. og utbyttet av kjøtt, spekk og bein omkring 2450 kroner. Den gjennomsnittlige spekkvekt for spekkhugger lå på ca. 850 kg og totalutbyttet pr. hval var omkring 1300 kroner.

I Vestfjorden og på Møre-kysten ble 59 % av fangsten tatt, herav alene hele 44 % i Vestfjorden. Som i tidligere år viser det seg at fangsten her hovedsakelig består av meget unge og ikke kjønnsmodne dyr.

Det har forekommet endel klager over de nå gjeldende fredningsbestemmelser, og som følge av disse skal angivelig mange fangere ikke ha funnet det regningssvarende å ruste ut. Allikevel har det vært flere fangere i sving i 1951 enn året før.

Der er noen bedring i de senere år med hensyn til innsendelse av fangstrapporter m. v., men det er fremdeles endel fangere som ikke følger bestemmelsene om føring av dagbøker, og som må purres gjentagende ganger før de fyller ut og sender inn de skjemaer som er nødvendige for utarbeiding av oversikten.

Det ble utstett 266 konsesjoner for denne sesong mot 301 året før. Av disse 266 var det 26 som ikke deltok i fangsten av høyst forskjellige grunner.

Av de resterende 236 var det 232 som oppnådde fangst.

Den totale mannskapsstyrke ansatt på fartøyene utgjorde ialt 1.144 mann.

Endel (ca. 10 %) av de aktive fangere som deltok før fredningstiden, avsluttet fangsten i slutten av juni, men den alt overveiende del fortsatte til utgangen av august.

Konsesjonenes fordeling på de forskjellige felter var som følger:

Østfold	6
Vestlandet	22
Møre og Romsdal	67
Trøndelag	18
Nordland	131
Troms og Finnmark.....	22
	266

Med hensyn til fangsten i de forskjellige distrikter kan nevnes:

I Skagerak ble det tatt bare 2 vågehval i mai og juni. Den gjennomsnittlige kjøttvekt var 3019 kg og totalutbyttet 4.770 kr. pr. hval, hvilket er langt over det normale. Året før var resultatet 12 hval med en gjennomsnittlig kjøttvekt på ca. 1900 kg som er den vanlige kjøttvekt på dette felt. Småhvalfangsten på dette felt er gått betraktelig tilbake siden 1947.

For Vestlandets vedkommende må man merke seg at de fleste fangere, spesielt de fra Hordaland, interesserte seg mest for brugdefangst fordi denne ga så gode resultater året før p. g. a. de gode priser på leveren.

Sluttresultatet for dette distrikt var 36 vågehval (1,26 % av totalfangsten) mot 95 vågehval eller 4,6 % av fangsten året før.

Den gjennomsnittlige kjøttvekt var ca. 1300 kg. Dette er betydelig lavere enn vanlig for dette felt idet gjennomsnittsvekten her tidligere har ligget på ca. 1600 kg. Utbyttet pr. hval lå på omkring 1800 kroner.

Den beste fangstmåned var mai med 20 hval.

Også i dette distrikt har småhvalfangsten tatt av betraktelig de siste 3 år, men det skyldes vel som før nevnt at fangerne har gått mest etter brugden, og hvalfangst er blitt mer av en utfyllingsfangst.

Fangsten på Møre- og Trøndelagskysten kom ikke ordentlig igang før etter fredningstiden. I siste uken av juli og hele august var det livlig virksomhet på dette felt. Dette skyldes vel for en stor del at flere av fangerne som hører hjemme i dette distrikt opererte nord i Vestfjorden i første halvdel av sesongen og først opptok fangsten på det hjemlige felt etter fredningstidens slutt.

Tabell a's oversikt over småhvalfangsten 1951.

	Antall båter	Antall hval	Kg kjøtt	Kg spekk	Kg bein	Verdi i kr.	Kr. gj.snitts- utbytte pr. båt	Merknad
Januar	—							
Februar	—							
Mars	3	3	3.233	1.292	517	3.912	1.304	
April	39	85	100.147	41.542	—	148.033	3.795	
Mai	157	622	701.240	315.995	11.142	1.043.398	6.646	
Juni	222	1092	1.292.846	647.817	19.472	1.716.508	7.732	3 ukers
Juli	210	313	321.438	153.651	1.634	392.700	1.870	fredning
August	216	620	696.093	345.106	2.587	858.571	3.975	
September	57	74	71.717	33.404	—	87.376	1.533	
Oktober	24	29	43.699	23.832	—	51.182	2.132	
November	10	16	22.893	11.175	—	31.861	3.186	
Desember	—							
Alle måneder	236	2854	3.253.306	1.573.814	34.835	4.333.541	18.362	

Sluttresultatet ble 424 hval (15 % av totalfangsten). Herav var 395 vågehval, 23 bottlenose, 2 spekkhuggere og 4 grindhval.

Den gjennomsnittlige kjøttvekt og utbytte pr hval ble henholdsvis ca. 1000 kg og 1.250 kroner.

I 1950 ble det fanget 269 hval (13 % av totalfangsten) og kjøttvekten var gjennomsnittlig 1000 kg.

Småhvalfangsten denne sesong på Møre- og Trøndelagskysten viser det beste resultat man har hatt på dette felt siden fangsten kom igang etter krigen.

I Helgeland distriktet ble det fanget 38 vågehval (1,33 %), mot 45 (2,19 %) året før. Kjøttvekten og utbyttet var henholdsvis ca. 880 kg og 1010 kroner pr. hval gjennomsnittlig.

Foregående år lå kjøttvekten på ca. 800 kg.

Siden 1947 med en fangst på 163 hval, har virksomheten avtatt på dette felt.

I fredningstiden ble det fanget endel brugde særlig utenfor Træna.

Innsiget av hval i Vestfjorden var større denne sesong enn i de senere år. Værforholdene var meget gode under selve sesongen. En periode med dårlig vær inntraff i fredningstiden og hadde selv sagt ingen innflytelse på fangstvirksomheten. De største fangster ble tatt i mai og juni og sesongen varte fra mars til oktober.

Sluttresultatet ble 1257 hval (44 % av totalfangsten for alle felter). Herav var 13 spekkhuggere og resten vågehval.

Gjennomsnitts kjøttvekt var ca. 950 kg og utbyttet omkring 1240 kroner pr. hval.

I 1950 ble det tatt 693 hval (34 %) med en gjennomsnitts kjøttvekt på 800 kg pr. hval.

I 1948 ble det fanget 1437 hval i dette distriktet. Siden avtok fangstvirksomheten i 1949 og 1950 for så å stige betrakkelig denne sesong.

I Vesterålen og Troms distriktet var det rapportert en mengde hval, men fangsten ble hindret av dårlig vær. Især gjelder dette for Andenesfeltet. Beste fangstmåned var august med 44 hval, ellers hadde Vesterålen lang fangstsesong fra mai til november med de beste resultater på ettersommeren.

Det ble fanget 145 hval. Herav var 9 bottlenose, 2 spekkhuggere, 2 grindhval og resten vågehval. (Dette utgjør 6 % av totalfangsten). Kjøttvekt og utbytte var henholdsvis ca. 1270 kg og 1600 kroner i gjennomsnitt pr. hval.

Resultatet i 1950 var 146 hval (7 % av totalfangsten, med en kjøttvekt på 1.100 kg gjennomsnittlig pr. hval.

Fangstvirksomheten har avtatt på dette felt de siste to år.

Beste fangstmåned i Vest-Finnmark var juni med 23 hval.

Sluttresultatet ble 36 hval. Herav 2 spekkhuggere og resten vågehval (1,26 % av totalfangsten). Den gjennomsnittlige kjøttvekt var ca. 1560 kg og utbyttet omkring 2.140 kroner pr. hval.

Året før var fangsten 156 hval (8 % av totalen).

På dette felt var det et svært tilbakefall i virksomheten denne sesong. Så dårlig resultat har man ikke hatt siden 1945.

I distriktet utenfor Øst-Finnmark ble det i mai og juni fanget 44 vågehval (1,54 % av totalen).

Juni var beste måned med 32 hval. Den gjennomsnittlige kjøttvekt og utbytte var henholdsvis ca. 1510 kg og 2110 kroner.

Resultatet året før var 64 hval (3,12 % av totalen) med en gjennomsnitts kjøttvekt på 1.100 kg.

Også for dette felt har det vært svær nedgang i fangstvirksomheten de siste to år. Man må helt tilbake til 1945 for å finne dårligere resultat.

I Barentshavet derimot har fangstvirksomheten øket betrakkelig sammenlignet med foregående år. 32 fartøyer fanget i nevnte farvann. Av disse var det 13 som også tok del i fangsten på Svalbardfeltene. Sesongen tok til i slutten av april og varte til begynnelsen av august. Beste måned var juni med 329 hval. Sluttresultatet for begge felter (nordøst og østfeltet) i Barentshavet ble 611 hval (d. v. s. 21 % av totalfangsten). Av disse var 4 spekkhuggere og resten vågehval. Gjennomsnitts kjøttvekt for NØ feltet var ca. 1.660 kg og utbyttet ca. 2150 kroner pr. hval. For Østfeltet var kjøttvekten noe mindre, nemlig ca. 1370 kg og utbyttet 1870 kroner.

Foregående år var fangsten 268 hval (8 % av totalen) og året før 935 (22 %). I årene 1948—49 var der en stigende virksomhet på disse feltene. I 1950 gikk den noe tilbake, men denne sesong har den tatt seg opp igjen.

På Svalbardfeltene ble resultatet dårligere enn sesongen før. 21 fartøyer fanget i disse distrikter. Av disse var det 13 som også tok del i fangst i Barentshavet og en fanget også i Shetlandsdistriktet. Mens det i 1950 ble fanget 290 hval (14 % av totalfangsten) ble det tatt bare 195 (7 %) siste sesong. Herav var 43 bottlenose og resten vågehval. På disse feltene kulminerte fangstvirksomheten i 1949 med 1205 hval (29 % av den seasons totale småhvalfangst) (merk NØfeltets (Barentshavet) fangst var den gang inkludert i de 1205 hval).

Sesongen 1951 varte fra mai til september. Beste fangstmåneder var mai og juni. Den gjennomsnittlige kjøttvekt for vågehval fanget ved Spitsbergen ble bare ca. 1000 kg, mens den ved Bjørnøya var ca. 1500 kg. Dette skyldtes at 61 % av fangsten ved Spitsbergen var bottlenosefangst, og bare det beste kjøttet av vågehvalen ble ført fram til salg.

Gjennomsnittets utbytte pr. hval fra Spitsbergen ble ca. 1760 kroner og fra Bjørnøya 2070 kroner.

I Shetlandsdistriktet) deltok 19 båter i småhvalfangsten. Et av disse fartøyer fanget også

på Svalbardfeltene. Det ble rapportert at det var bra med hval på dette feltet, men som nevnt tidligere, var mange fangere mer interessert i brugden, og det har nok hatt stor innflytelse på resultatet. Sesongen varte fra juni til september med juni som beste fangstmåned (54 hval). Ialt ble det tatt 66 hval (2,3 % av totalen). Herav 2 bottlenose, 1 spekkhugger, 2 grindhval og resten vågehval. Den gjennomsnittlige kjøttvekt ble ca. 1160 kg hvilket er noe mindre enn tidligere år og utbyttet 1490 kroner pr. hval.

Det beste resultat hittil på dette felt var 344 hval i 1948. I 1950 ble det tatt bare 17 hval eller ca. 1 %. I de nevnte årene lå den gjennomsnittlige kjøttvekt på fra 1500 til 1700 kg og som er vanlig for Shetlandsfeltet.

Resultatet av havfangsten (d. v. s. fangst i Barentshavet, rundt Svalbard og Shetland), ble 872 hval og utgjør 31 % og utbyttet 1.736.577 kroner

eller 40 % av totalen for denne sesong.

Fangsten i hjemlige kystfarvann ble 1982 hval eller 69 % og utbyttet 2.596.604 kroner eller 60 %.

Sammenliknet med året før viser havfangsten en økning på 297 hval eller 14 % og kystfangsten øket med 502 hval eller 25 %.

I 1950 utgjorde havfangsten 28 % av det totale fangstresultat for alle felter, mens den denne sesong økte med 3 % til 31 %.

BRØDRENE SÆBJØRNSSEN ^{A/s}

KVALSTASJON og SILDOLJEFABRIKK

Postadr.: Harøy — Telefon og Telegr.adr.: Steinshamna

Oslo-kontor: Borgenv. 28 — Tlf. 69 97 19



KVALOLJE
KVALKJØTT
KVALKJØTTMJØL
KVALBEINMJØL

KVALBARDER
SILDOLJE
SILDEMJØL
REVEFORMJØL

Da «Gjøa» dro på Ishavet med en mager østlending ombord

Fortelling fra Tromsø havn våren 1899

Av Arthur Ingebrigtsen

Våren er nå for alvor kommet også hit til Tromsø. Her et yrende liv på havna hvor alle ishavsskutene ligger i rad og rekke med alle seil underslått, som det heter. Her ligger «Jasjøia» og her den fine skuta til Berntin Jonsen. Ho er så fin og blank fra vanngangen og til kula på formasta at ingen av gastene får gå på dekket med halvkanningen hvis det er hæljern på dem. Ja, vi gutan syntes det var ei fin jakt. Og her ligger «Haabet», også ei fin jakt — og her den store galeasen «Søstrene», skipper Grødal. Også han hadde et kjælenavn — «Sjedumæ». En snill mann. Vi fikk gå i riggen og ro med båtene, for vi skyssa i land når det trengtes. Og her er han Johansen på Hungeren med si jakt «Gjøa». Han Sigurd Stenersen er skipper ombord. Han er no alltid en snill mann. Vi var oppe i riggen og klatra på alle skutene, men han gamle Stenersen sa at vi måtte holde oss godt fast så vi ikke datt ned og grisa til dekket.

«Gjøa» hadde no fått alt ombord og lå klar til å varpe seg ut, men så kom han Sigurd ned på Gammelmoloen og prala. Vi rodde og henta han, for det var no slikt et læven å ro i fangstbåtan. Det var bare en tollpinne og en ring som vi smetta på årene.

Klokka var no blitt 4 på ettermiddagen, og det var torsdag. I morgen var det fredag og da fikk ingen lov å gjøre noe. Fredagen respekterte alle skiprene. Det var en eldgammel skikk at ingen tur måtte begynne på fredag. Og så var de nøye på at skuta hadde en liten helling til styrbord, for da ble det snar tur på båten.

Det var kommen en sørlending ombord på jakta sammen med han Sigurd. Vi lurte på ka det var for en henting. Han Tjukk-Jo, skytteren til han Grødal, ville vite om karen skulle være med som skytter, for han Jo ville no være den likaste harpuner som fór på Ishavet. Han grov og spurte alle de andre, men ingen viste ka det var slags langt drog som hadde havna ombord. Vi viste det heller ikke.

Men om fredagen var vi flere gutta ombord i alle skutene, og da vi kom ombord i «Gjøa» var han steringen i

ferd med å lage sluring. Det var en herlig rett, og der blei vi sittende å glane på han. — Den lange magre fyren så på oss og flirte med seg sjøl. — Får vi smake på sluringen, sa æ. — Jo, sa han, dere er så flinke til å skyss oss mellom skuta og Tollbukaia, at en liten smak kan det vel bli. Vi var tre stykker av oss. Jo du, han laga til tre tallerkener. De var av blikk. Vi spurte om han ikke hadde krystall-tallerkener, men han sa at maten smakte like bra når den bare var reint tillaga. Jerngafler fikk vi også. — Se her, sa han, sett dere på lukekanten og spis, spis opp alt. Ja vi gikk løs med en gang. Da sier han til oss: Dere som er herfra, bruker dere å lese for maten? — Nei, — måtte vi si, det gjorde mødrene våre. Ja, sa han, men dere må alltid huske på å takke Vårherre for maten.

Da vi var ferdig, fikk vi en stor tallerken full. — Så, sa han, det var god og mettannes mat. Knepp hendene og les for maten. Det gjorde han også.

Da sa kommissen min: Skal du også være med denne jakta? — Ja det skal jeg. — Skal du være mann eller skytter? Nei, jeg skal være med for å lære litt og se hvordan det foregår på Ishavet, skjønner dere. — Åja, sa vi, du har ikke vært der før, skjønner vi.

På skuta ved siden av — galeas «Søstrene» — står han Tjukk-Jo ved rekka, og så blander han seg inn i samtalen:

— God dag mann, kor e du ifrå? Ska du være med han Sigurd på Ishave???

— Ja, jeg skal da det — — —

— Ja, da får du smake på ferskt kobbeblod. Du ser ut som du sku ha godt av en dosis, for det e kraftig kost for magre karra. Ja du ser no æ kor æ ser ut. Det e bærre før æ et kobbesveiva og kokt spækk.

— Ja, det er vel ikke å forakte, sier østlendingen og drar på smilet.

— Kanskje du har tenkt å bli ishavsskipper du osså?

— Nei, ikke akkurat det, men jeg har nu lyst til å bli orientert litt om dette livet.

NORDPRODUKT
HARALD LUND

OSLO

Selskinn og Selskinnskåper en gros
Kommissjonslager — Eksport
Kjøper alle slags pelsskinn
Mottar salgsoppdrag.

Postboks 1493 — Telefon 42 01 52

Agentur og omsetning

av nordnorske produkter.



Da kommer Tjukk-Jo med det spørsmålet som hele tiden har brent ham på tungen: — Kanskje du e hyrt som sjøttar sia du e synnana?

— Ja kanskje, svarer den andre.

— Ja det e ikkje så liketel ska æ si dæ å stå i båten å sjøt på sælen. Du må hoille godt i skjæfte ska du træff den karen. Du må træff i haue og det e omtrent så stor siktarplass som ei tokrona. Jaja, sier han Jo. løkka tel da. Vi træffes vel oppe i isen og da får vi oss vel en passiar. Du må bærre kjøre i dæ mye kobbello for det e godt tel å få kjøtt på beinan sånn som æ.

— Ja De ser da godt ut.

— Ja æ veie no 130 kilo så du skjønne at æ har vært heime tel målan æ.

Søndag morgen i 10-tida gikk ankerspillene på alle skutene. Det var ikke motorer og vinsjer den gang. Nei, det var å hive med handmakt og sette over når det var hivd en 5—6 favner. «Gjøa» var no klar og han Sigurd sto akter og styrte. 3 mann i åran og klar til å buksere ut på havna. 2 båter sto på dekk.

Arer og annet utstyr var også der, men de skulle gjøre sjøklart når de kom til Langsund. Det var fast regel det.

Vi lå i båten ved siden av skuta og skulle ta gamlingen, Stenersens far, med oss i land. Han kommer no ned i båten og kompissen våres, han med sluringen, står ved rekka. Vi sier god tur, og det sier gamlingen også.

Da vi setter fra roper gamle Stenersen opp til sønnen sin: Du Sigurd, vær no forsiktig med han dere østlendingen. Du vet han er ny i faget. — Å han er no tynn, men han er sterk som en bjørn, så det går nok far, svarer han Sigurd.

— Da ropte vi opp til karen som sto ved rekka: Du må no ikkje ete deg ihjel når du kommer opp i isen. — Å nei, jeg skal nok hilse på dere når jeg kommer ned igjen, og da skal dere få mere sluring.

Vi spurte han Stenersen senior om ka det var slags spektakkel som var kommet ombord i «Gjøa».

— Ja, sa han, og dro på smilet, han heter Roald Amundsen.

Norsk Polarklubb

Møtereferater og årsberetning

v/sekretæren, hydrograf, kpt. ltn. Kaare Z. Lundquist

Medlemsmøte ble holdt 22. januar 1952 i restaurant Humlens møtelokaler under ledelse av formannen. Ca. 40 medlemmer tilstede.

Formannen orienterte om Antarktis-ekspedisjonen og ga deretter ordet til aftenens foredragsholder, glasiolog Olaf Liestøl om: «Brevariasjoner på Svalbard».

For sammenligningens skyld innledet foredragsholderen med å fortelle litt om isbreene hjemme i Norge. Her er ved endel av breene foretatt nøyaktige målinger over lengere tidsrom, og disse viser at det for tiden foregår en rask minskning av bremassen. De eldste opptegnelser om breenes utvikling har man indirekte fra skattebøkene om matrikkelskyld fra ca. 200 år tilbake. De viser at gårdene nedenfor Nigardsbreen måtte få nye takster i en årrekke fordi breen trengte frem og ødela bebyggelse og marker etterhvert. Bortsett fra mindre fremstøt, som vises ved enkelte morener oppover i dalen, har den siden stadig gått tilbake. Og det gjør den fremdeles selv om brearmen siger ned fra Jostedalsbreen med en hastighet av opptil 1,5 meter pr. døgn. En annen bre, Storebreen i Jotunheimen, avtok ifjor 2 mill. kbm. Noen bilder fra Nigardsbreen viste imponerende sprekker og ispinakler opptil 50 m. høye.

På Svalbard har det ikke vært så meget systematiske målinger av breene, men fra slutten av forrige århundre begynner det å bli endel opptegnelser.

Kongsvegen ved Ny-Alesund, som i 1897 lå helt inntil Lovénøyene utenfor, hadde til 1936 trukket seg 3 km. tilbake. Under siste krig har den gjort et fremstøt igjen omtrent frem til samme sted som i 1897, for så nå atter å være på rask retur.

En annen bre i Kongsfjorden, Blomstrandsbreen, var for ca. 300 år tilbake sannsynligvis meget mindre enn nå. Gamle hollandske karter viser nemlig en øy i fjorden og det må være hva vi kaller Blomstrandshalvøya. — Der foreligger svenske målinger av Sefstrømbreen i Nordfjorden fra 1882 og 1896. De viser at denne bre i den mellomliggende tid en gang har gjort et stort fremstøt, og la da opp den vestre halvpart av Coraholmen som idag viser et merkelig landskap. Det minner om et månelandskap og består av et tykt lag rød slamavleiring med is under. — Negribreen innerst i Storfjorden er der også endel målinger fra, først ved russerne i 1901. Dengang lå der en øy, Hvalrossøya, utenfor breen. I 1935—36 skjøt breen frem med en fart som er beregnet til 30 m. pr. døgn, og øya er nå helt skjult, selv om breen har trukket seg tilbake endel igjen. Særlig store sprekkdannelser viser hvor den ligger. — Von Postbreen innerst i Isfjorden er nå 150 m. tykkere en ni 1924. Det er her egentlig to breer som møtes og bl. a. av morene-linjene på breen kan en tydelig se at det er den nordre armen som her har gjort et kraftig fremstøt. — Paulabreen i Mijenfjorden, som før engang rakk tversover fjorden til

Kapp Amsterdam er gått tilbake i de siste 200 år. — Etter de målinger foredragsholderen selv har foretatt av Finsterwalderbreen i van Keulenfjorden sammenlignet med tidligere målinger viser det seg at denne — og dermed sannsynligvis også de øvrige breer — har tendens til å minke nederst, mens den samtidig øker i tykkelse øverst. Med lange mellomrom blir denne balanseforskyvning så stor at breen gjør et fremstøt. Det er derfor ikke så sikkert at man kan regne med en alminnelig tilbakegang av breene på Svalbard. — Brearealet av de målte breer var faktisk 45 km. større i 1936 enn i 1900. — Foruten lysbildene viste hr. Liestøl til slutt en kort film fra en bremålingsekspedisjon i arbeid. — Professor Hans W:son Ahlmann uttalte i tilslutning til foredraget bl. a. at breene i Sverige viste den samme utvikling som i Norge.

Arsmøtet ble holdt 21/3—52 i restaurant Humlens møtelokaler under ledelse av formannen, direktør, professor H. H. Sverdrup.

Formannen mintes de medlemmer som i årets løp var avgått ved døden og talte spesielt om kom.kapt. Rolf v. Krogh, som var æresmedlem i klubben.

Arsberetningen ble opplest og godkjent. Etter en kort bemerkning fra sekretæren om at tallene 750.— og 170.25 under utgifter skulle rettes til h.h.v. 650.— og 270.25 ble også regnskapet godkjent.

Formannen, H. U. Sverdrup og de to uttreddende styremedlemmer, Helge Ingstad og Leon Lindquist, ble gjenvalgt med akklamasjon. Likeledes varamennene Thor Werner-Johannessen og Frithjof Storm-Johnsen samt revisoren Karl Brende.

Under posten eventuelt fremmet formannen et forslag om klubbnaal. Fra tid til annen er der kommet henvendelse til styret om å anskaffe et slikt merke. Styret finner at det er av verdi som et bindeledd for klubbens medlemmer, som jo er spredd over hele landet. Der falt et par uttalelser for og mot forslaget. Formannen foreslo da at styret skal utarbeide et utkast og fremlegge dette på et senere møte, som da skal ta endelig standpunkt til saken. Av de som deltok i avstemningen, stemte 18 for og 5 mot dette.

Et medlem foreslo at antall møter skulle reduseres til 1 vår- og 1 høstmøte, da det var vanskelig å møte opp til alle de møter som nå holdes. Formannen henviste til at møtene siste år hadde samlet gjennomsnittlig 65 deltakere, og sålenge interessen var så stor, fant han ingen grunn til å redusere antallet. Han foreslo derfor at styret inntil videre skulle fortsette å arrangere samme antall møter som hittil, og dette ble vedtatt mot 1 stemme.

Kapt.ltn. Lyngaas takket formann og sekretær for arbeidet i det forløpne år.

Etter en pause fikk Maudheim-karene: Roer, Schumacher og Melleby (Giæver var syk og Rogstad likeledes forhindret fra å komme) etter tur ordet og fortalte litt hver fra sine spesielle felter på ekspedisjonen. I tilslutning til hver

enkeltstående ble der stillet en mengde spørsmål fra den meget interesserte forsamling.

Møtet ble avsluttet med smørbrød-buffet og selskapeleg samvær.

Arsberetning 1951.

Norsk Polarklubb hadde pr. 31/12—51 ialt 305 medlemmer, hvorav 28 livsvarige og 1 innbudt. Klubben har 3 æresmedlemmer — B. Balchen, Hj. Riiser-Larsen og H. U. Sverdrup. 18 nye medlemmer er kommet til og 10 er strøket eller utmeldt. Vi har mottatt underretninger om at følgende medlemmer er avgått ved døden i årets løp.

Kommandørkaptein Rolf v. Krogh, Høvik, æresmedlem,

Professor A. W. Brøgger, Oslo,
Flygeren Erik Friis, Oslo.
Kaptein Bjørn Horsberg, Bardufoss.
Ingeniør Alfred Koller, Jevnaker.
Direktør Harald B. Paulsen, Sandefjord.
Direktør Olaf Prydz, Sandefjord.
Kaptein Ingvald Svendsen, Tromsø.

Styrets sammensetning forble uforandret etter årsmøtet 16/4—51, nemlig: Harald U. Sverdrup — formann, Reidar Lyngaas — nestformann, Kaare Z. Lundquist — sekretær, Helge Ingstad og Leon Lindquist, med Thor Werner-Johannessen og Frithjof Storm-Johnsen som varamenn.

Siden forrige årsberetning har det vært holdt 3 styremøter og 5 medlemsmøter. Sammen med Geografisk Selskap og Videnskaps-Akademiet i Oslo arrangerte klubben borgermiddag på hotell Bristol for «Maudheim»-karene. Dessuten har medlemmene vært innbudt til et møte i Geografisk Selskap.

På møtene har der vært holdt følgende foredrag og kasesirer: Årsmøtet 16/4—51: Dr. H. Løvenskiold viste farvefilmen «Fugleliv og blomster på Svalbard» og kaserter til. Medlemsmøte 9/5: Professor H. U. Sverdrup om Antarktisekspedisjonen og sin tur til Maudheim, med farvelysbilder. Medlemsmøte 26/10: Per Høst om «Selfelling og selmerking» med farvefilmer. Geografisk Selskaps møte 31/10: Amanuensis Børge Fristrup om Peary Land — verdens nordligste land. Julemøte 17/12: Øistein Røed om «Fjellklatring på Grønland» med film og lysbilder. Medlemsmøte 22/1—52: Glasiolog Olav Liestøl om «Brevariasjoner på Svalbard» med lysbilder. 1/3—52: Borgermiddag for «Maudheim»-karene. — Fremmøtet har vært godt med et gjennomsnitt på 65.

Polarårboken kom også i år ut som julenummer i Norsk Polar-Tidende. Den er sendt til alle medlemmer som har betalt kontingent for 1951.

Borgermiddagen på „Bristol” for Maudheim-karene

Norsk Polarklubb, Geografisk Selskap og Vindenskapsakademiet sto som innbydere og vertskap for borgermiddagen som ble arrangert for Maudheim-karene på Hotell Bristol den 1. mars i år.

Det summet i mange tungemål og utallige velkomsthilsener ble utvekslet mellom ekspedisjonens deltakere og de frammøtte gjester.

Hvem var så til stede? Ja, først og fremst de 13 ekspedisjonsdeltakere og man så blant de innbudte stortingspresident Natvig Pedersen, statsråd Evensen, varaordfører Stranger som representant for Oslo by, den engelske ambassadør Wright, den svenske ambassadør Ahlmann bare for å nevne noen.

Ellers var nesten alt som «teller» på polarfronten til stede for å ønske karene velkommen hjem igjen etter vel utført arbeid der sør ved polen.

Maudheim-karene gikk omkring med nyslåtte medaljer på brystet og bare smil i brune fjes. Hustruer, forloveder og forloveder in spe kretset omkring sine kjære som de endelig hadde hjemme igjen etter to års adskillelse. I øynene på sine kvinner så karene det edleste metall — kjærlighetens og trofasthetens gull. Og hvor uendelig meget mere er ikke det verdt enn de stakkars sølvmedaljer som var tildelt dem som en offisiell påskjønnelse for turen —

Som vertskap fungerte direktør, professor H. U. Sverdrup, direktør Kr. Gleditsch og professor H. Solberg.

Kl. 20.00 spilte musikken opp og de festlig dekkede bord ble bemannet. Toastmaster dir. Gleditsch ønsket velkommen til bords til følgende meny: Canapés, Roastbeef med grønnsaker og franske poteter og Iskake Bristol og her til behørig vin etter smak og behag.

Talernes rekke ble åpnet av dir. Sverdrup som introduserte ekspedisjonsdeltakerne på det nye språk «Maudheimsk» og holdt en kort og vakker minnetale over de tre av deltakerne Bertil Ekstrøm, John Jelbart og Leslie Quar som bekjent omkom i havet utenfor isbarrieren ved Maudheim.

Statsråd Evensen takket deltakerne fra regjeringen og rettet en spesiell takk til ambassadør Ahlmann for hans initiativ til ekspedisjonen og til dir. Sverdrup for hans planlegging og øverste ledelse av ekspedisjonen. Han påpekte også det gledelige at det var tre lands regjeringer som

sammen hadde bidratt til at ekspedisjonen var kommet i stand og at ekspedisjonens deltakere også representerte flere nasjoner og på en utmerket måte hadde samarbeidet og gjennomført ekspedisjonens oppgave.

Direktør Hj. Riiser-Larsen tolket folkets takk og sa bl. a. at det gledet en gammel polarforsker å se en jobb vel utført. Han syntes også det var hyggelig å vite med sikkerhet at det land han hadde sett fra luften for 20 år siden virkelig lå der.

Valter Schytt talte for de svenske deltakere og formet den som en hyldest til kameratskapet og samarbeidet med de andre deltakere og rettet en spesiell takk til «pappaen» John Giæver.

Gordon Robin som talte for de engelske deltakere begynte slik: «Mine damer och herrar. Jeg tenker jeg må tale engelsk da min norsk er jævlig dårlig». Stor jubel. Han gikk så over til sitt morsmål og formet takken til sine kamerater i velvalgte ord.

Så kom ferdens leder John Giæver med en kort tale og takket alle som hadde hatt noe med ekspedisjonen å gjøre og spesielt ekspedisjonskameratene for innsatsen under de to år der nede i isødet. Han hadde tatt med en liten stein fra Dronning Mauds Land og overrakte denne til dir. Riiser-Larsen som et synlig tegn på at landet lå der og ville bli liggende der som et stykke Norge.

Etter de tre siste ekspedisjonsdeltakeres taler fulgte de respektive lands nasjonalsanger.

Stortingsmann Ingv. Jaklin hilste så fra Ark-tisk Forening, Tromsø og overrakte blomster.

Varaordfører Stranger talte for damene og stortingspresident Natvig Pedersen takket for maten.

Etterpå ble det danset lenge.

*

Ut på natten vekslet jeg noen ord med John Giæver og frue. Jeg ønsket ham velkommen hjem og fruen med at hun hadde fått mannen hjem igjen i god behold og spurte hvordan det føltes. Begge var enig i at det var over all forventning, men at de ble ganske ør av all hyldesten. Giæver sa det hadde vært en stri tårn, men deltakerne var alle tiders — det beste «team» en kunne ønske seg på en slik ekspedisjon. — Men nå skulle det bli godt å hvile ut litt ...

Riksmessen i Tromsø 9.–20. juli



Det var under store betenkeligheter Norges Varemesses styre besluttet å legge Riksmessen til Tromsø.

De saklige betenkeligheter som var tilstede var og er så iøyefallende at vi ikke skal komme nærmere inn på det her.

Men når riksmessen nå var lagt til Nord-Norge, skulle en tro at hele landsdelens næringsliv hadde grepet til med «begge hender» og gått samlet inn for å vise nord-norsk næringsliv for det øvrige land.

Slik gikk det ikke — best ikke å forhaste seg. Det var jo så mange måneder igjen til messen skulle åpne.

Landets næringsliv forøvrig ventet ikke — innmeldelsene strømmet inn og truet med å ta all plass.

Norges Varemesses ledelse purret Nord-Norge til stadighet og litt etter litt kom inn-

meldingene nordfra også. Men en kan si at deltagelsen derfra ble ikke som den burde ha vært.

Det tales og skrives så meget om at Nord-Norge nå må gis likestilling med det øvrige land, og vi er enige i det. Men nå må Nord-Norge selv gni søvnen av øynene og vise sitt «ansikt» med full styrke.

Det er vel og bra med offentlig støtte og hjelp fra landets næringsliv for øvrig.

Men et Nord-Norge fullt på høyde med det øvrige land, kan bare skapes av den nord-norske befolkning selv.

For å gjennomføre denne kjempeoppgave nytter det ikke bare med «skippertak og storstilte planer. Et målbevisst arbeid og først og fremst s a m h o l d innad og utad må til.

Vi skal i vårt neste nr. komme nærmere inn på messens forskjellige avdelinger.



Joh. A. Jensen

Eksport av fisk og fiskeprodukter

Kjøper til stadighet alle sorter
fisk til ising, salting og hengning.

Mottak døgnet rundt.

Repr. Norsk Brændselolje A/S

**SOLAR - PETROL - BENSIN
SMØREOLJE - FETT**

Telegr.adr.: «Jensen Storbukt» — Telefon 105

STORBUKT — HONNINGSVÅG

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



ANNONSÉR OG ABONNÉR PÅ

Norsk Polar-Tidende

GJØR DERES INNKJØP HOS VÅRE ANNONSØRER

TELEFONER: 83 — 323

TELEGRAMADRESSE: «CLAUS»

CLAUS ANDERSEN A.S
TROMSØ

Kjøper og selger arktiske pelsvarer
Vi har levert skinnutstyr til en rekke polarekspedisjoner

Støtt
Redningsselskapet

Aktieselskapet

Tønsberg Hvalfangeri
TØNSBERG

Telefoner: Sentralbord 1767 — Telegramadresse: Hvalfangeriet — Code: Boe og New Boe

BESTILLINGSKUPONG

for

Norsk Polar-Tidende

The Norwegian Polar-Gazette

og

Polarårboken

The Polar Yearbook

Adr.: Harald Hårfagresgt. 12 C, VI, Oslo

Undertegnede bestiller herved 1/1 — helårs abonnement 1951 sendt til følgende:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

Abonnementet koster pr. år i Norge, Sverige, Danmark og Finnland kr. 15,—. I utlandet for øvrig kr. 25,—.

.....
(Sted)

.....
(Dato)

.....
(Underskrift/navn)

.....
(Adresse)

ORDER BLANK

for

The Norwegian Polar-Gazette

Norsk Polar-Tidende

and

The Polar Yearbook

Polarårboken

Ads.: Harald Hårfagresgt. 12 C, VI, Oslo

The undersigned hereby order 1/1 — whole-year's subscription 1951, sent to the following:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

The subscription price in Norway, Sweden, Denmark and Finland is N. kr. 15.— a year, in other countries N. kr. 25.— a year.

.....
(Place)

.....
(Date)

.....
(Signature/Name)

.....
(Address)

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN

POLAR-GAZETTE



Innhold: — Contents:

POLARÅRBOKEN

THE POLAR-YEARBOOK

1952

SELTRAN



SEALOIL

C. A. Fuglesang

AGENT

MEGLER

TOLLBODGATEN 4, OSLO

TELEGRAMADRESSE «SILDFUGL», OSLO

TELEFON 41 22 98



Sildemel

Fiskemel

Sildolje

Fiskoljer

Tran

etc.

Herringmeal

Fishmeal

Herringoil

Fishoils

All Kinds of Liveroil

etc.

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

Bankforb.: Tromsø Sparebank

Telefoner: Kontoret 1024 — 1103. Privat 1282
Telegramadresse: SOLHEIM

**MAGNET KOMPASS VARIABEL DEVIASJON
OPP TIL 60°**

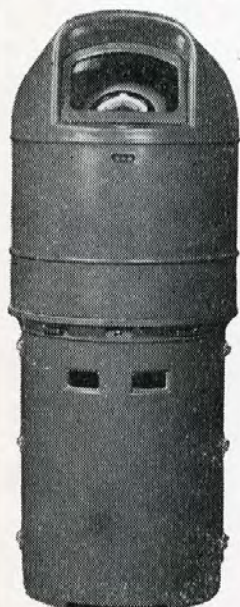
GYRO KOMPASS DEVIASJON=0

Reproduksjon tillatt av Det Britiske Admiralitetet

På stor sydlig bredde hvor hvalfangstflåten opererer kan forandringer i jordens magnetiske felt, eller misvisningen, forårsake store vanskeligheter ved navigering etter magnetkompass. Under en times seilas kan misvisningen forandres opptil 5° og den totale misvisning kan forandres helt opp til 60° øst eller vest.

Et gyrokompass påvirkes ikke av det jord-magnetiske felt og gir derfor en fullt ut nøyaktig navigering.

Over 100 hvalbåter i fangstflåten 1950/51 har fått installert Sperry Minor gyrokompasser, hvilke spesielt er beregnet på hvalbåter for navigering til og fra kokeriene og ved nøyaktige peilinger å kunne lokalisere den skutte hval.

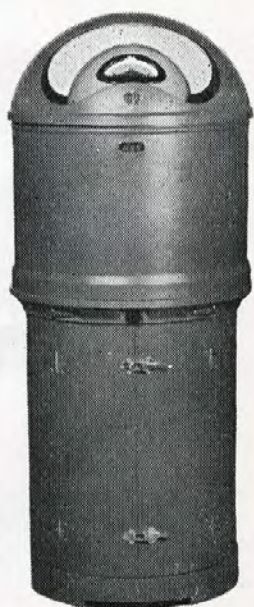


Med vanntett natthus.

Sperry Minor gyrokompass i spesielt vanntett natthus beregnet for installasjon på hvalbåtens åpne bro.

Med Standard modell.

Standard Sperry Minor gyrokompass er beregnet for installasjon under dekk og kan utstyres med transmisjon for peile- og andre repeatere.



A/s G. HARTMANN

POSTBOKS 1. OSLO, CENTRALBORD 425895



Aktieselskapet

Tønsbergs Hvalfangeri

T Ø N S B E R G

Telefoner : SENTRALBORD 11767 Telegramadresse: HVALFANGERIET
Code: BOE og NEW BOE



Jotun

M/S NORSEL i isen.

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

JOTUN VERNER VERDIER

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN POLAR-GAZETTE

JULI/AUG./SEPT./OKT./NOV./DES. - 1952 - NR. 7-8-9/10-11-12

Innhold: — Contents:

POLARÅRBOKEN

THE POLAR-YEARBOOK 1952

Redaktør: Th. Hansen

Redaksjonens adresse: Harald Hårfagresgt. 12 C^{VI}, Tlf. 69 54 60 Oslo

Trykkeri: A/S Handelstrykkeriet, Sandefjord

Bank: Chr. Bank & Kreditkasse, Oslo.

Innhold: — Contents:

Jul i polarnatten	7
Fabrikkeler, ingeniør Sæbjørn Sæbjørnsen — In memoriam	8
Hvalfangstadministrasjonen og en oversikt over organisasjonene innen hvalfangsten	9
Hvalrådet og dets oppgave	11
De norske hvalundersøkelser — en oversikt over virksomheten ved Statens institutt for hvalforskning	13
Whale Catching in the Antarctic Season 1951/52	16
Fiskeriene i 1952	22
Norsk Polarinstitutt's ekspedisjon til Svalbard og Jan Mayen 1952	24
En merkelig tysk aksjon på Spitsbergen i 1933	28
Remarkable German Activity in Spitzbergen in 1933	28
SAS's nye rute over arktisk område	33
The new SAS' transpolar flight	33
Torpedering i Østisen under forrige verdenskrig	37
Notiser	41
Arktisk Forening, Tromsø, og foreningens virksomhet i 1952	42
Polarmøtet i Tromsø 11. juli 1952 — hvor 6 ishavsveteraner ble tildelt Kongens fortjenstmedalje i sølv	45
Norsk Polarklubb m/ medlemsfortegnelse	48
Arktisk Forening, Tromsø's medlemsfortegnelse	56
Annonsefortegnelse	

Forsidens foto i vinduet: M/S «Brandal» av Ålesund fotografert under stormen i Vesterisen 3. april 1952 av Per Øynes

Organ for fiskeri-, hvalfangst-, selfangst-, turistnæringen og bergverksdriften spesielt i de arktiske/antarktiske områder.
Ettertrykk uten kildeangivelse forbudt.



NORSK POLAR-TIDENDE

The Norwegian Polar Gazette

POLARÅRBOKEN

The Polar-Yearbook

1952



Jul i polarnatten

Av

Thoralf Lund

Jeg går i den hvite snelyse kveld,
jeg går her og synes det sner i meg selv.
Alt er som en drøm. Jeg ser stjernene stå,
som evighetsblomster mot hvelvende blå.
Jeg hører en sang — og kjenner dens ord:
Fred over jord!



Gruvebyens vesle kirkeklokke som skal ringe inn julen.

Det er ingen fest, ingen høytid som julen. Hvert år vender den tilbake og feires på nytt, slik den nå har gjort i snart 2000 år. Likevel er julen alltid ny.

Snøen ligger hvit og stille og himmelen er full av blanke, glitrende stjerner og det knitrer under skoene for hvert skritt jeg går langs vegen. Alt er stille — det er helg i gruvebyen. Bare lysene fra brakkeforstyrrene. Jeg går her og tenker på høytiden, på hjemmet, familien — kona og barna. Mange slike julehøytider har jeg tilbrakt i dette evige hvite snølandet, — ene på et brakkerom sammen med kameraten. Det er tanken på hjemmet og alle de kjære der som driver meg fram langs vegen

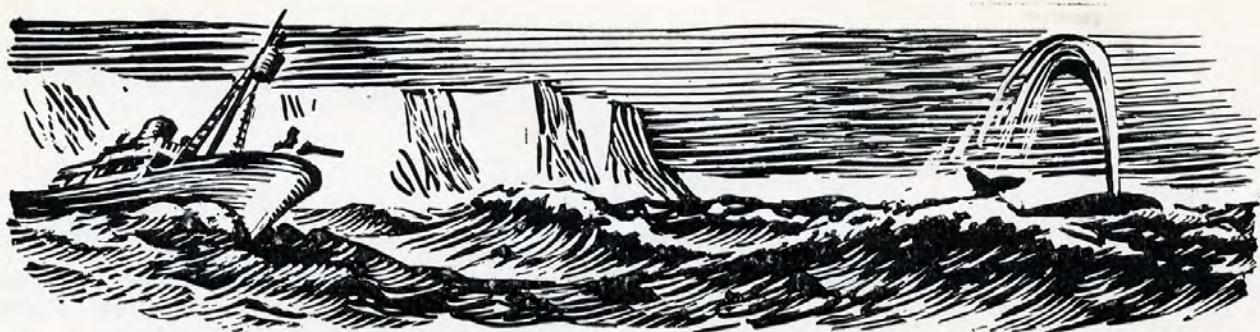
i denne stille snølyse polarnatta. Det er ikke natt, men i polartraktene kaller man alltid mørketiden for polarnatta fordi det ikke er forskjell på dag og natt.

Det er ennå tid igjen før middag så jeg fortsetter min vandring og minnene fra mange julehøytider dukker flyktig opp og forsvinner igjen. Det er vanskelig å få ro i sinnet, — tankene samler seg om dem der hjemme. Imidlertid har klokken sneglet seg avsted og det er blitt middag. Den vesle kirkeklokken toner ut over den trange hvite dalen og forkynner at nå er høytiden inne.

Svalbards sokneprest har i mangel på kirke holdt sin julepreken over den lokale kringkaster, og nå samler arbeiderne seg i den nye, store og prektige spisemessa hvor resten av julekvelden blir tilbrakt. Først blir det servert svinestek og hermetisk frukt med fløte til. Etterpå blir flere tusen juletelegrammer delt ut. Kaffe og kaker blir så servert mens gruvebyens mannskor og salongorkester underholder. Gang rundt juletreet blir det ikke anledning til på grunn av plassen. Velferden og stadens populære prest har nok tenkt på julen i en videre forstand enn julebudskap, sang, musikk og mat — for julegavene mangler heller ikke, — selv om de ikke strekker til for de omlag 800 mann, — så er denne posten nesten høydepunktet på gruvebusens julekveld. Pakkene har ingen bestemt adresse, men kan f. eks. være til den som er flinkest i å gå på hender eller til prinsessen som ingen kan målbinde, og det blir da publikums sak å avgjøre hvem som er berettiget til de forskjellige gavene, som kan være en eske fyrstikker, en sigarett, en hårnål, en sikkerhetsnål, et stykke såpe eller hva som helst. Under stor munterhet må de utpekte gå fram til scenen å hente gavene, som gjerne er forsynt med en vittighet som passer til gjenstandens beskaffenhet. Julenissen har også funnet vegen til «nordboerne». Han går rundt og hilser på folket og har gjerne med seg en hilsen fra han Trygve nede i F.N., han Lysholm i Trondheim eller han Lindemann i «Polet».

Midt på gulvet står julegrana tendt, og rundt om sitter hundrer av gamle værbitte menn, merket av slitet i gruvene og unge gutter med ennå det barnslige skjær i ansiktet, — side om side i rekke etter rekke sitter de og prøver å finne seg til rette.

Polarmennene fryder seg når de som avslutning på julekvelden stemmer i med fyldige røster «O jul med din glede og barnslige lyst».



Fabrikkeier, ingeniør Sæbjørn Sæbjørnsen

IN MEMORIAM



Sæbjørn Sæbjørnsen og sin yngste datter, Liv, fotografert av «Berlinske Tidende» i København høsten 1951.

Hvorfor skal det beste — det verdifulleste menneske gå bort først? Jeg må stille dette spørsmål denne gang også — for Sæbjørn Sæbjørnsen er død.

Hans liv artet seg slik, når jeg skal gjengi hans biografiske data i store trekk:

Sæbjørn Sæbjørnsen ble født på gården Bergan på Harøy i Ytre Romsdal den 20. oktober 1879.

Han arbeidet hjemme på farsgården til han var 19 år gammel. Leselyst og kunnskapstrang førte ham inn på Marinens Underoffisersskole i Horten. Han ble fast tjenestegjørende underoffiser i 1902. Han gjennomgikk Hortens tekniske skole 1903/04. Han ble nasjonal minør 1908 og reiste samme år til Tyskland og tok maskiningeniøreksamen ved Teknikum Strelitz 1910. Han var lærer ved Hortens tekniske skole 1907/08 og 1910/11. Høsten 1911 ble han ansatt som assistentingeniør ved Styret for Det industrielle rettsvern. Her avanserte han til avdelingsingeniør til han søkte avskjed i 1938 etter 40 års statstjeneste.

Fra forrige verdenskrigs utbrudd i 1914 og til 1919 var han utkommandert til nøytralitetstjeneste i marinen, men i årene 1917/20 bare i sommermånedene. Det var fettmangelen som drev hans virketrang og oppfinnsomhet over i hvalfangsten. Etter et forsøk med den navngjetne «Viketangen» på botlenosefangst, installerte han i 1918 storhvalkanon på båten, og drev med hell hvalfangst ved Spitsbergen de første årene. Fangsten utenfor Møre- og Romsdalskysten begynte han i 1920. I 1923 begynte han bløgging av hvalen, straks den var skutt, og i 1925 begynte han med bukspretting av hvalen, hvorved tarmene ble kuttet ut og sjøvannet fikk spyle ut bukhulen og avkjøle den varme hvalskrotten. Han har patent på en anordning for dette, som brukes også i Antarktis. I 1924 fikk han og hans to brødre konsesjon til anlegg av hvalstasjon i Steinshamn, og det er ikke minst Sæbjørn Sæbjørnsens fortjeneste at stasjonen idag står som den ledende og best utstyrte stasjonen i landet.

Han har vært en foregangsmann og representerer mange betydningsfulle patenter som er kommet kysthvalfangstnæringen til nytte. Jeg tar vel heller ikke munnen for full, når jeg understreker at kysthvalfangstnæringen og hvalfangstnæringen i det hele har meget å takke Sæbjørn Sæbjørnsen for.

Han fikk Kongens fortjenstmedalje i gull i 1947.

Hvalfangstadministrasjonen og en oversikt over organisasjonene innen hvalfangstnæringen

Av

Theo. Hansen

Hvalfangstsakenes administrative behandling hører under Fangstkontoret i Industri-, håndverk og skipsefartsdepartementet.

Hvalloven gir Kongen eller den han bemyndiger fullmakt til å treffe en rekke avgjørelser vedrørende hvalfangsten. Dette gjelder bl. a. å meddele konsesjoner for pelagisk hvalfangst, for fangst av hval fra landstasjon på norskekysten eller for småhvalfangst. Hertil kommer disponeringer av de forskjellige hvalfond, fastsettelse av forskrifter for fangstvirksomheten, fangstutstyret og tilvirkingen av fangsten. Kongens myndighet er for en del delegert til departementet, som f. eks. har med konsesjonsordningen for småhvalfangsten å gjøre. Departementet treffer også som oftest avgjørelsen i saker som angår salg eller bortleie av flytende kokerier og hvalbåter til utlandet.

Nevnte sakers forberedelse foregår i Fangstkontoret, som også fremsetter eller rettere utarbeider proposisjoner om endringer i hvalfangstlovgivning.

gen. Kontoret forbereder også i samråd med Hvalrådet og Utenriksdepartementet vårt lands deltakelse i de internasjonale hvalfangstkonferanser.

Hvalfangstkontrollen hører også inn under dette kontor, i det som bekjent i henhold til den internasjonale hvalfangstavtale av 1937 skal være en hvalfangstkontrollør på hver pelagisk hvalfangstekspedisjon og som skulle være ansatt og lønnet av vedkommende stat. Etter Washington-konvensjonen av 2. des. 1946 skal det være to kontrollører på hvert kokeri. Dessuten skal det være betryggende kontroll ved alle landstasjoner. Hvalfangstkontrollens viktigste oppgave er å påse at hvallovens bestemmelser og hvalfangstreglementet blir overholdt. Kontrollørene fører egne dagbøker som de etter hjemkomsten sender inn til Fangstkontoret, hvor de blir bearbeidet. Kontrollørene utfører også spesielle arbeider for Statens Institutt for Hvalforskning, som f. eks. innsamling av bardeutsnitt for alderbestemmelser o. s. v.

Sæbjørn Sæbjørnsens biografiske data forteller meget om mannen, men det var først når en møtte ham, fikk snakket med og lærte ham å kjenne, at en ble klar over hans betydelighet som fagmann på de forskjelligste felter og ikke minst det store menneske med det romslige og forståelsesfulle menneskesinn, som øste ut av sin rikdom til alle han møtte.

Hans faglige interesser var mange. Han eide oppfinnerens intuisjon og også utholdenhet i en lykkelig blanding som er sjelden.

Han eide en kunstners sinn. Og de som har opplevd ham i selskaper, når han fortalte sine utallige historier, deklamerte eller sang, glemmer det aldri. Han var overskuddsmenneske også her.

Jeg hadde den glede et par ganger å ha lengere samtaler med ham, og hvor vi snakket om så mangt. Hans store kunnskaper, livsvisdom og ekte innlevelse i emnene, gjorde samtalerne til noe uforglemmelig. Jeg husker spesielt den siste samtalen vi hadde sammen i slutten av juni i år. Vi snakket bl. a. nokså inngående om utnyttelsen av limvanet. Han fortalte om hvor meget han hadde tenkt på dette problemet, som nå var løst. Det nye anlegg som var innmontert på Steinhamn, gjorde ham oppriktig glad. Han viste meg en tegning av anlegget, som var nitid og vakkert fargelagt av ham selv. Da jeg bad om en ufargelagt tegning til polarutstillingen under Riksmessen i Tromsø, lovt han meg dette, men jeg skulle få en som var farge-

lagt av ham selv. Slik var han i all sin ferd — til tross for alle sine mange gjøremål og en forestående reise til Steinhamn, tok han med tegningen for å fargelegge denne. Jeg fikk den ettersendt til Tromsø med et hyggelig brev.

Han og hans hustru hadde tenkt å ta en tur til Tromsø under Riksmessen, og vi hadde avtalt å møtes der. Han kom ikke. Hjertet var ikke som før, og han fikk ordre å ta det med ro. Dette var naturligvis utenkelig for ham — og den 13. september 1952 kl. 11.25 i fullt arbeid ved sitt skrivebord slo hans varme hjerte det siste slag.

Sæbjørn Sæbjørnsen var død. Han døde på sin post, og han fikk en vakker død, og det er en liten trøst for de som savner ham mest — hans familie og nærmeste venner.

Men Sæbjørn Sæbjørnsen lever videre i det levende minne. Han trer fram for oss alle slik som han var — aktiv, varmhjertet og positiv i all sin ferd og i aller høyeste grad levende — et godt eksempel til etterfølgelse for oss alle. Og sjelden har sagaens ord passet bedre på noe menneske:

Fe dør,
frender dør,
selv en dør til sist,
men ettermælet
dør aldri,
for den som fikk et godt.

Red.

Hvalrådet.

Hvalrådet ble opprettet ved kgl. res. av 13. sept. 1929 som rådgivende organ for administrasjonen. Rådet skulle bestå av 3 medlemmer, men ved kgl. res. av 11. des. 1936 ble rådets medlemstall utvidet til 7 medlemmer, hvorav 3 (deriblant formann og nestformann) representerer det offentlige, 2 representerer hvalfangstselskapene og de resterende 2 representerer mannskapsorganisasjonene. Ifølge instruks for Hvalrådet skal det være en rådgivende institusjon for sentraladministrasjonen i alle hvalfangstspørsmål. Vi viser forøvrig til nærmere redegjørelse for rådets virksomhet på annet sted i denne utgave av årboken.

Statens Institutt for Hvalforskning.

Instituttet ble opprettet ved kgl. res. av 4. mai 1934, og vi viser til nærmere redegjørelse om virksomheten annet sted i denne utgave av årboken.

Hvalfangerforeningen.

Enhver bedrift som driver hvalfangst, uansett om bedriften eies av en enkelt person, ansvarlig eller uansvarlig selskap og uansett nasjonalitet, har adgang til å bli medlem av foreningen, hvis vedkommende forplikter seg til å overholde lens lover og evt. andre bestemmelser.

Foreningen ledes av et styre på 5 medlemmer med 3 varamenn. Det daglige arbeid ledes av en administrerende direktør med kontor i Sandefjord.

De Norske Hvalfangstselskapers Forbund.

Alle norske selskaper som driver pelagisk hvalfangst i Antarktis kan bli medlem av forbundet.

Det ledes av et styre på 7 medlemmer. Forbundets oppgave er å varetta felles interesser og være et felles organ for næringen i alle spørsmål vedr. salg, transport, lagring og levering av fangstproduktene.

Forbundet har felles kontor og administrasjon med Hvalfangerforeningen.

Hvalfangstens Arbeidsgiverforening.

Samtlige norske selskaper som driver fangst i Antarktis er medlemmer av foreningen. Utenland-

ske selskaper, som driver hvalfangst i Antarktis eller pelagisk hvalfangst på andre felter kan også bli opptatt som medlemmer av foreningen, så lenge de for den overveiende del har norsk mannskap.

Foreningen ledes av et styre på 5 medlemmer med 3 varamenn. Det daglige arbeid ledes av en administrerende direktør og har kontor i Sandefjord.

Norske Landstasjoners Forening.

Medlemmer av foreningen er de selskaper som driver hvalfangst fra landstasjoner på norskekysten, og den har som oppgave å varetta og fremme landstasjonenes felles interesser.

Foreningen ledes av et styre og har f. t. sekretær og kontor i Sandefjord.

Norges Småkvallfangerlag.

Laget er en landssammenslutning av følgende distriktslag: Østlandets Småhvalfangerlag, Romsdal Småhvalfangerlag, Trøndelag og Nordmøre Hvalfangerlag, Saltens Hvalfangerlag, Vestvågøy Kvalfangerlag, Nordland Kvalfangerlag, Vest-Lofoten Kvalfangerlag, Troms Kvalfangerlag.

Landssammenslutningen og distriktslagenes oppgave er å varetta og fremme småhvalfangernes interesser.

Norsk Hvalskytterforening.

Foreningen er en sammenslutning av hvalskyttere og har som oppgave å varetta skytternes interesser bl. a. under tarifforhandlingene.

Foreningen ledes av et styre og har sekretær og kontor i Sandefjord.

Norsk Sjømannsforbund,

Det norske Maskinistforbund og Norsk Styrmannsforening

varetar de øvrige hvalfangstmannskapers interesser og deltar bl. a. også i tarifforhandlingene.

Alle disse tre sammenslutninger har sine konserter i Oslo.

VI LEVERER FOR HVALFANGST

LINE- OG WIREBLOKKER
TOPPBLOKKER } spesielt sterkt konstruert
KASTEBLOKKER }
SLEPEKLØR
SLEPEKJETTINGER
SJAKLER
GRANATER, patenterte, og alm.
PUMPESPYD, FLAGGSPYD
RUMPESPADER, RUMPESJULPER m. m.

MODERNE GALVANISERINGSANLEGG

Stedet for hvalfangstutstyr

TØNSBERG HARPUNFABRIK A/S

Telegramadresse: HARPUNEN

TØNSBERG

Sentraltbord 13260



I m. Mr. Bottlenose from Tønsberg

Hvalrådet og dets oppgave

Av

Ambassadør, professor Birger Bergersen og sekretær Just Lie

Hvalrådet er en nydannelse i norsk administrasjon. Allerede sammensetningen viser hvilke krav myndighetene stiller til Hvalrådets virksomhet.

Hvalrådets sammensetning.

Hvalrådet er satt sammen av 3 representanter for det offentlige, 2 representanter for hvalfangst-selskapene og 2 representanter for mannskaps-organisasjonene, ialt 7 medlemmer. Formann og viseformann skal være av statens representanter. Hvalrådet sorterer under Industridepartementet. Oppnevning av medlemmene skjer ved kgl. resolusjon. Varamenn oppnevnes av Industridepartementet.

Innkalle til møtene.

Foruten de faste medlemmer innkalles representanter for Norsk Hvalskytterforening og De norske landstasjoners Forening samt representanter for småhvalfangerne, når Rådet behandler saker av interesse for disse sammenslutninger. De nevnte representanter deltar i forhandlingene, men de har ikke stemmerett. Industridepartementet og Utenriksdepartementet har observatører tilstede på møtene. I allminnelighet møter det 2 observatører fra det førstnevnte departement og 1 fra Utenriksdepartementets handelspolitiske avdeling.

Til møtene innkalles også et medlem av Komiteen for Internasjonal hvalfangststatistikk, vanligvis sekretæren som har den daglige ledelse av kontoret i Sandefjord.

Hvalrådets hjelpeorganer.

I nær tilknytning til Hvalrådet står Statens Institutt for Hvalforskning, hvis leder har adgang til møtene. Videre Komiteen for Internasjonal hvalfangststatistikk. Hvalrådet har plikt til å avgi innstilling vedrørende disse to organers budsjett og ved ansettelse av personale, resp. medlemmer m. v.

Hvalrådets instruks.

Industridepartementet har fastsatt en instruks for Hvalrådet, hvorav hitsettes:

«Medlemmene av Rådet er hvor intet annet bestemmes, forpliktet til å bevare taushet om hva de erfarer som medlemmer av dette. Taushetsplikten omfatter også Rådets uttalelser. Den samme taushetsplikt påhviler Rådets tjenestemenn og andre som deltar i Rådets møter. Fungerende formann kan

i de enkelte saker lempe på denne bestemmelse i den utstrekning han finner det ubetenkelig. Rådet sammenkalles når Industridepartementet anmoder om det eller når formannen finner det nødvendig. Rådet fører protokoll over møter og forhandlinger. Utskrift tilstilles Industridepartementet etter hvert møte. Av utskriftene skal fremgå møtets sammensetning, de enkelte behandlede saker og stemmegivningen i disse.

Enkelte saker kan når samtlige medlemmer er enig heri, avgjøres uten at Rådet sammenkalles. Medlemmene avgir i disse tilfeller skriftlig uttalelse om saken. Departementet kan forelegge formannen saker til uttalelse uten at Rådet sammenkalles. Det påhviler i første rekke formannen å sørge for at Rådet fyller sin oppgave. Formannen skal til enhver tid holde seg a jour med hvalfangsten og dennes utvikling. Han har ansvaret for sakenes behandling. Han skal også sørge for at Rådets arkiv holdes i orden. De nærmere bestemmelser om Rådets arbeidsordning treffes av formannen.

Medlemmenes godtgjørelse fastsettes av Industridepartementet».

Hvalrådets oppgave.

Instruksen omtaler også Hvalrådets oppgave, som defineres således:

«Rådet skal være en rådgivende institusjon for sentraladministrasjonen i spørsmål som angår hvalfangst. Det plikter som rådgivende instans også å oppta saker på eget initiativ. Rådet vil særlig måtte behandle spørsmål om regulering av hvalfangsten, nasjonalt og internasjonalt, med det formål å bevare hvalbestanden og derigjennom hvalfangsten som næringsvei. Rådet skal foruten den lovgivningsmessige ordning av hvalfangsten, også ha sin oppmerksomhet henvendt på den administrative ordning, og skal bl. a. uttale seg om anvendelsen av de særlige avgifter som ved lovgivningen om hvalfangst er pålagt bedriften. Rådet eller de enkelte medlemmer vil kunne pålegges å føre forhandlinger med utlandet».

Hvalrådets arbeidsmåte.

Hvalrådet holder som regel møte hver måned. Før hvert møte utsendes meget utførlige saklister. Alle dokumenter vedrørende hvalfangsten og hvalfangstproblemer og hvalfangstpolitikk blir mangfoldiggjort og sendt til Hvalrådets medlemmer i god tid før hvert møte. Alle opplysninger som kan belyse en sak blir innhentet før møtet og tilstillet medlemmene. I mange tilfeller, når det gjelder særlig innviklede spørsmål, utarbeides det utredning

ger eller gjøres det rede for formannens syn på saken, eller det foreslås en formulering av beslutningen eller av alternative forslag til beslutningen.

Alle spørsmål vedrørende hvalfangsten blir tatt opp og diskutert. Noen motsetninger mellom organisasjoner og bedriftsledere forekommer ikke. Alle spørsmål vedrørende hvalfangstpolitikken blir inngående drøftet og forslag oversendt vedkommende fagdepartement.

Alle forslag vedrørende Norges deltagelse i det internasjonale samarbeid på hvalfangstens område blir gjennomdrøftet i Hvalrådet, og forslag til Norges opptreden på disse møter blir formulert og oversendt til myndighetene. Ikke minst på det internasjonale område har Hvalrådet spilt en betydelig rolle, dette gjelder både initiativet til det internasjonale samarbeid og utformningen av de internasjonale avtaler og konvensjoner som har vært i kraft. Samarbeidet innenfor den Internasjonale Hvalfangstkommisjon er meget godt. De andre hvalfangststasjoner har ved å tiltre konvensjonen samtidig fått rettsregler som gjør det mulig for dem å foreta den nødvendige regulering av fangsten.

Hvalfangstens forhold til staten.

Regelen er at såvel bedriften som arbeider siden legger fram for Hvalrådet sine problemer når det gjelder forholdet til staten, og søker å komme fram til enighet.

Fonds oppstått ved beskatning av bedriften.

Det er opparbeidet 3 fonds ved beskatning av bedriften. Fondene disponeres av Industridepartementet og forvaltes av Finansdepartementet.

1) Hvalfangstbedriftens Kontrollavgiftsfond.

Dette fond fremkommer ved at all hvalolje som produseres i den antarktiske fangst beskattes med 40 øre pr. fat hvalolje (à 170 kg.). De midler som kommer inn på denne måten går praktisk talt ut til administrasjonen av de organer som er nevnt ovenfor, nemlig:

- a) Hvalrådets egen administrasjon,
- b) Komiteen for Internasjonal hvalfangststatistikk,
- c) Statens Institutt for Hvalforskning.
- d) Avlønning av inspeksjonen ombord på de flytende kokerier,
- e) Understøttelse av praktisk-vitenskapelig forskning som kan ha interesse for hvalfangsten eller dens problemer.

Et meget stort antall slike praktisk-vitenskapelige oppgaver er blitt understøttet med bidrag fra dette fond og brakt til sin løsning.

2) Hvalfangstbedriftens Konsesjonsavgiftsfond.

Dette fond fremkommer ved den avgift som er pålagt produksjonen av olje, hvalkjøtt og formel ved landstasjonene på norskekysten, tillikemed

konsesjonsavgiften fra småhvalfangerne for tillatelsen til å drive fangst av vågehval og mindre tannhval. Fondets midler anvendes etter departementets bestemmelse.

- a) til delvis dekning av utgiftene med inspeksjonen ved landstasjonene,
- b) til delvis dekning av utgiftene til Statens Institutt for Hvalforskning,
- c) til undersøkelser av interesse for hvalfangsten ved Norges kyst.

Av dette fond er bl. a. ydet bidrag til Landbruksdepartementets veterinærdirektorat til ekskursjonsreiser til landstasjonene for yngre veterinærer og viderekomne veterinærstuderende, forat disse skal få anledning til å komplettere sin utdannelse m. h. t. kontrollen av hvalkjøtt. Instituttet for Næringsmiddelkontroll har ledet denne undervisning, som er et ledd i bestrebelsene for å høyne kvaliteten av det hvalkjøtt som går til folkemat.

3) Hvalfangstbedriftens Sikringsfond.

Dette fond fremkommer ved at all hvalolje som produseres i den pelagiske fangst beskattes med en avgift av inntil kr. 2.60 pr. fat — i de siste år har avgiften utgjort mellom kr. 0.80 og kr. 1.10 pr. fat a 170 kg. — som avsettes til et sikringsfond for fangstekspedisjonenes besetninger og hvalfangstelskapenes funksjonærer. I reglene for utdeling av fondets midler heter det, at støtte av Sikringsfondet kan ytes: a) direkte til mannskap som har deltatt i hvalfangst i flere sesonger med ekspedisjon(er) av hvis oljeproduksjon det er betalt avgift til fondet, innbefattet siste sesong før opplegget, b) direkte til kontorfunksjonærer som har vært ansatt flere år i hvalfangstelskap med avgiftspliktig hvalfangstekspedisjon, og som er blitt oppsagt på grunn av innskrenkning i hvalfangsten, c) til igangsetting av offentlig arbeide til sysselsettelse av ledige hvalfangstmannskaper og kontorfunksjonærer i hvalfangstelskaper.

Utdeling av Sikringsfondets midler kan bare foretas hvis en eller flere hvalfangstekspedisjoner av hvis oljeproduksjon det er betalt avgift til fondet, på grunn av svikt i naturgrunnlaget for hvalfangsten og/eller i hvaloljeprisene avstår fra å delta i fangstvirksomheten. Vedtak om utdeling av fondets midler fattes av styret etter samråd med Arbeidsdirektoratet. Vedtaket skal godkjennes av Kongen.

Styret i Sikringsfondet består av 5 medlemmer: En representant for Vestfold fylke (den til enhver tid fungerende fylkesmann), en representant for hvalfangstelskapene, en representant for sjømannsorganisasjonene og en representant for departementet.

Sikringsfondet har en kapital på ca. 6 mill. kr.

Summary.

The whaling Council is a government institution, pertaining to the Industrial Department. The Council has 7 members, 4 of which represent the industry (companies and crews) while 3 represent the public interests. Representatives without voting

De norske hvalundersøkelser — en oversikt over virksomheten ved Statens institutt for hvalforskning

Av
Professor Johan T. Ruud



Statens institutt for hvalforskning.

Det hvalforskningsarbeid som har vært drevet ved Universitetets biologiske laboratorium begynte i 1924, da Hvalfangerforeningen ga et større bidrag til professor Johan Hjort til «Michael Sars ekspedisjonen» i Davisstredet. Siden ble arbeidet fortsatt i nordatlantiske farvann, inntil 1929 med økonomisk støtte fra samme hold. I 1930 ble hvalforskningen organisert i fastere former under benevnelsen «Hvalrådets vitenskapelige avdeling»,

med årlige bidrag fra «fatavgiften». Ved kongelig resolusjon av 4. mai 1934 ble så **Statens institutt for hvalforskning** opprettet i tilknytning til Universitetets biologiske laboratorium, under ledelse av professor dr. Johan Hjort. Resultatene av de første års arbeide ble publisert av Det Internasjonale Raad for Havforskning, København, i et særskilt bind (56) med tittelen «Whales and Plankton in the North Atlantic», som utkom i 1929. Senere

power of gunners, land station companies and small-whale companies. The Foreign Department and the Industrial Department have observers at the meetings. The Council can call in technical assistance from the Whale Research Institute and the Committee for International Whaling Statistics to the extent it may be desirable.

The Whaling Council is ment to be an advisory organ for the Department in all questions concerning whaling. The principal object is to deal with questions in connection with the regulation of whale catching — of giving national or international — for the purpose of giving better protection to the whale herds and through this also to whaling as an industry. The Council usually meets once a month. At these meeting all questions deal-

ing with whaling are taken up and discussed. No controversion exists between the organisations and the leaders of the industry.

The Council is also to render its opinion as regards the spending of the taxes levied on the whaling industry. Three different funds have been accumulated through these taxes, as follows:

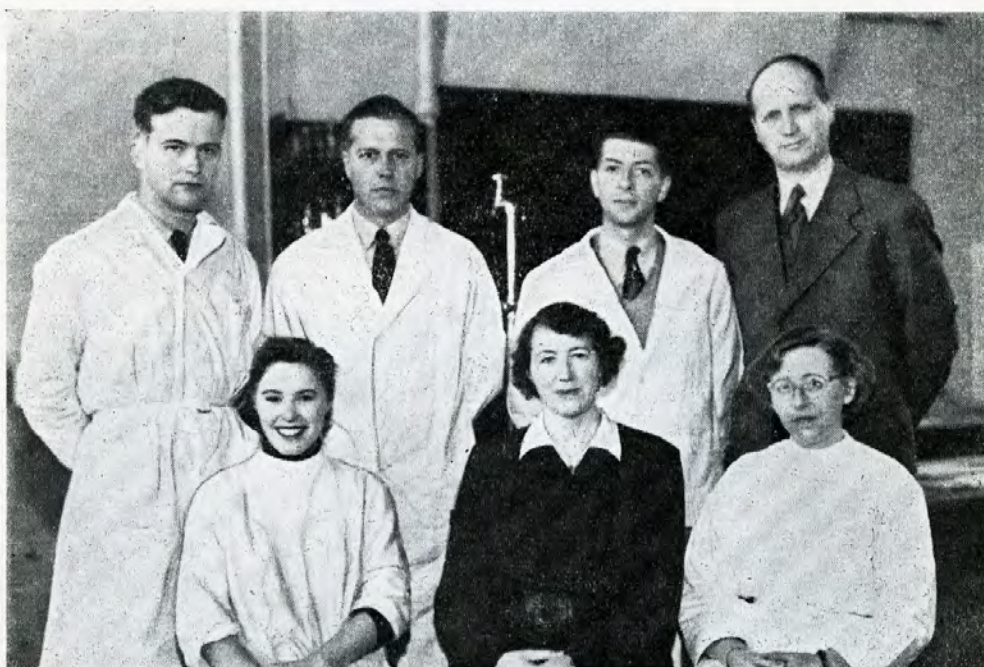
- 1) The Whaling Industry's Control Tax Fund,
- 2) The Whaling Industry's Concession Tax Funds, and
- 3) The Whaling Industry's Security Fund (for the benefit of crews and personnel in the industry).

These funds are managed and distributed by the central administration.

har instituttet publisert sin egen serie: «Hvalrådets Skrifter», som er kommet i 36 nummer hittil (1952). Endel resultater er også offentliggjort i Norsk Hvalfangsttidende.

Når vi skal danne oss en mening om hvalfang-

Den generelle biologiske forskning har alltid vært instituttets hovedarbeidsområde, et forhold som i og for seg er ganske naturlig, fordi hvalfangsten jaktbiologisk ikke kan vurderes uten slik forskning.



Instituttets personale: Fra venstre forrest: Lab.ass. frk. Turi Østby, sekretær frk. Angela Endresen og kjemiingeniør Kjellrun Baalsrud. Fra venstre bakerst: Tekn.ass. cand. mag. Per Øynes, Amanuensis Age Jonsgård, Mr. Gordon Pike, British Columbia, f. t. vitenskapelig ass. og professor Johan T. Ruud.

stens tilknytning til forskningen, må vi være oppmerksom på at denne industris forskningsoppgaver spenner over meget vide felter, fra de problemer som knytter seg til bedriftens naturgrunnlag til problemer av rent teknisk art som melder seg for en høyt industrialisert bedrift. Intet forskningsinstitutt kan ha full kompetanse overfor alle disse oppgaver, men når det likevel må hevdes at det er rasjonelt for hvalfangsten å ha et eget forskningsinstitutt, så er det fordi denne bedrift har sine ganske spesielle problemer, nemlig de som knytter seg til råstoffets (hvalenes) naturgrunnlag. Hvalfangsten står her i samme stilling som fiskeriene, som har måttet bygge opp sitt eget apparat, Fiskeridirektoratets havforskningsinstitutt, som har hånd om alle undersøkelser vedrørende fiskerienes naturgrunnlag. Slike undersøkelser må drives av det offentlige, fordi de resultater som vinnes i første rekke skal være rådgivende for myndighetene i deres arbeid for en rasjonell utnyttelse av de foreliggende naturrikdommer.

Forskningsarbeidet ved Statens institutt for hvalforskning har omfattet følgende:

1. Generell biologisk forskning for å få nøyere kjennskap til dt forskjellige hvalarters biologiske forhold.
2. Kjemisk og biokjemisk forskning — hovedsakelig med henblikk på råstoffenes utnyttelse.
3. Samarbeid med andre forskningsinstitusjoner i inn- og utland.

Et meget vesentlig og vanskelig problem innenfor hvalfangstnæringen er beskatningens innflytelse på bestanden — et spørsmål som fordrer et inngående kjennskap til hvalenes utbredelse og vandringer, ernæringsforhold, alder, vekst o. s. v. I denne forbindelse er særlig kjennskapet til hvalenes alder meget viktig, og det er metodene til bestemmelse av alderen som har vært instituttets viktigste arbeidsområde i de senere år.

Instituttets arbeide med aldersbestemmelse av hval bygger på bardenes tykkelsesvariasjoner, som viser en periodisitet som vi antar er årlig og står i sammenheng med hvalenes forplantnings- og næringsvandring. Disse undersøkelser, som ble satt i gang like før siste verdenskrig, krever et stort materiale gjennom flere sesonger. Instituttet er i den heldige stilling at Fangstkontorets stab av dyktige hvalfangstkontrollører har fungert som instituttets medarbeidere i samtlige etterkrigssesonger, og det har skaffet oss et materiale som innenfor hvalforskningen er enestående. Foreløpig har instituttet utgitt 3 publikasjoner om aldersbestemmelse av bardehval. Utenlandske forskere har også i den senere tid arbeidet med aldersbestemmelse etter samme metode.

Foran er det nevnt at en viktig oppgave ved instituttets virksomhet er å være rådgivende organ for myndighetene. Fangstlovgivningen forutsetter en rasjonell utnyttelse av råstoffet, men lovens bestemmelser kan ikke bli fyldestgjørende eller ut-

tømmende hvis vårt kjennskap til de beskattede dyrs biologi er mangelfull. Dette medfører at vår hvalfangst, som foregår i alle verdens farvann med beskatning av mange biologisk forskjellige arter, fordrer en særlig stor forskningsinnsats.

Under småhvalfangsten på norskekysten, som tok til sist i 20-årene, er det hovedsakelig vågehval eller «minke» som blir tatt. Det er en liten bardehval, hvis biologi tidligere var forholdsvis lite kjent. Den stadig økende deltagelse i fangsten med tilsvarende innhugg i bestanden gjorde det nødvendig å sette i gang undersøkelser også over denne hvalarts livshistorie, et arbeide som gikk meget godt, takket være den interesse og hjelpsomhet som småhvalfangerne selv viste. Vi har derfor nå et forholdsvis godt kjennskap til vågehvalen i våre farvann, og vi kan innenfor en rimelig grense vurdere beskatningens innflytelse på bestanden. Om



Professor Johan T. Ruud.

de restriksjoner som gjelder nå er de mest hensiktsmessige for en rasjonell utnyttelse av vår vågehvalbestand, er et annet spørsmål som nok kan diskuteres

De hvalarter som fanges fra landstasjonene på norskekysten har ved forskjellige anledninger vært gjenstand for instituttets undersøkelser, senest i de to siste sesonger. I de senere år er det blitt mer og mer klart at finnhvalens og sannsynligvis også andre hvalarters livshistorie til dels er noe forskjellig i de ulike geografiske områder. Om finnhvalen vet vi nå med sikkerhet at veksten og størrelsesforholdene er forskjellige hos de nordlige og sydlige stammer. Dette er en kjennsgjerning som har betydning for de minstemål vi gjør gjeldende ved fangsten. Vi regner med at undersøkelsene på landstasjoner om ikke altfor lenge skal kunne gi oss nye opplysninger om livshistorien til finnhvalen og muligens også andre storhvalarter som forekommer i norske og tilstøtende farvann.

Tilslutt skal vi nevne at instituttet i forbindelse med Thorshøvd-ekspedisjonens fangst på Peru-

feltet høsten 1951 fikk anledning til å samle et større materiale av spermhval. Spermhvalen er av stor økonomisk betydning, og særlig på Perufeltet har denne hvalart under og etter siste krig vært gjenstand for en relativt sterk fangst, uten at vi i særlig grad har hatt muligheter for å følge utviklingen. Vårt kjennskap til spermhvalens livshistorie i disse farvann er meget mangelfull. Det knytter seg derfor adskillig interesse til dette materiale, som nå er under bearbeidelse.

Kjemisk og biokjemisk forskning er selvsagt av betydning for hvalfangstindustrien, fordi bedriftens økonomi er anhengig av en effektiv og rasjonell utnyttelse av hvalen som råstoff. I særlig grad har industrien lagt arbeide i oljeutvinningen, men i de senere år har også interessen i stigende grad samlet seg om mulige biprodukter. Fra første stund av har hvalforskningsinstituttet søkt å utvide sin kompetanse på dette felt. Kjemikere og biokjemikere har arbeidet med studier over hvaloljen, dens sammensetning og foredling. En har studert olje fra hvalens forskjellige kroppsdeler og videre de forskjellige typer av fôrmel, de endokrine kjertlers hormoninnhold, leverens vitamininnhold etc., alt med sikte på å kunne gi industrien den veiledning den måtte ønske når en avtagende lønnsomhet på oljebasis øker interessen for andre produkter. Industrien selv har forøvrig i stigende grad drevet sin egen forskning innenfor dette område ved å knytte til seg medarbeidere med spesielle kvalifikasjoner.

Statens instutt for hvalforskning har i tidens løp hatt et utstrakt samarbeid med andre forskningsinstitusjoner i inn- og utland, ikke minst i etterkrigsårene. Særlig etter at hvalfangstkontrollørene ble knyttet til instituttets feltarbeid har vi sett oss i stand til å skaffe forskjellig materiale til forskere i andre land som arbeider med hvalfangstproblemer. Dette har og vil fortsatt få betydning for instituttets forskningsarbeid, fordi spesialister på områder som ikke dekkes av instituttets egne fagfolk har tatt hånd om problemer som har direkte eller indirekte tilknytning til oppgaver som instituttet er interessert i å få belyst.

Til sist må nevnes at instituttets vitenskapsmenn har utfoldet atskillig opplysningsvirksomhet med foredrag og artikler i tidsskrifter, en side ved instituttets virksomhet som ikke må undervurderes.

SUMMARY

Research work on whales and whaling was taken up by the University of Oslo in 1924 when The Norwegian Whalers Association granted a sum of money to Professor Johan Hjort to cover the expenses of the «Michael Sars Expedition» to the Davis Strait. With annual grants from the same source the research work was continued at Norwegian land stations until 1929. From 1930 the work was organized as The Scientific Division of The Norwegian Whaling Board, a name which in 1934 was changed to The State Institute for Whaling Research. The collaboration with the University continues as the director of the Institute also is professor of marine biology at the University.

Whale Catching in the Antarctic Season 1951/52

By

Whaling Inspector Harald Østby

Som foregående sesong var det ved Internasjonal Hvalfangstavgiftsbestemt at pelagisk fangst av bardehval i Antarktis ikke skulle overstige 16.000 blåhvalenheter. Av disse 16.000 blåhvalenheter skulle ikke mer enn 500 skrive seg fra knølhval (d.v.s. 1250 knølhval). Som en blåhvalenhet regnes 1 blåhval eller 2 finnhval eller $2\frac{1}{2}$ knølhval eller 6 seihval.

Fangsttiden for blåhval, finnhval og seihval var fastsatt fra 2. januar til 7. april, dog således at fangsten skulle slutte før 7. april hvis fangst av bardehval omgjort i blåhvalenheter kom opp i 16.000 enheter før denne dato. Fangst av knølhval skulle først begynne 1. februar og avslåses når 1250 knølhval var fanget.

I fangsten deltok ialt 20 fl. kokerier med tilsammen 271 hvalbåter og 3 landstasjoner med 21 hvalbåter. Det vil si en økning fra foregående sesong med 30 hvalbåter.

Som nevnt tok bardehvalfangsten til den 2. januar og allerede 5. mars kl. 24.00 ble fangsten avblåst slik at sesongen varte bare i 64 dager mot 78 dager i fjor. Fangst av knølhval begynte 1. februar og sluttet 5. februar, og det ble fanget 1.546 knøl. Total antall blåhvalenheter var 16.008. Nedgangen i fangsttiden skyldes at kokeriene har benyttet flere og kraftigere hvalbåter.

I fangsten deltok 7.934 nordmenn mot 7.489 det foregående år.

Total norsk produksjon Antarktisk fangst:

1.018.906 fat hvalolje
117.737 « spermolje

Tilsammen 1.136.643 fat

Total Antarktisk produksjon (norsk og utenlandsk)

2.188.699 fat hvalolje
286.335 « spermolje

Tilsammen 2.475.034 fat

As in the previous season it had been settled by International Whaling Agreement that the pelagic catch of baleen whales in the Antarctic should not exceed 16 000 blue whale units. Of these 16 000 blue whale units not more than 500 should consist of humpback (i.e. 1250 humpback whales). A blue whale unit is reckoned: 1 blue or 2 fin or $2\frac{1}{2}$ humpback or 6 sei whales.

The catching season for blue whale, fin whale and sei whale was fixed as from January 2 until April 7, but the catching season should close before April 7, if the catch of baleen whales calculated in blue whale units should reach 16 000 units before this date. The catch of humpback should not begin until February 1, and should cease when 1250 humpbacks had been caught.

In the catch participated altogether 20 floating factories with 271 whale boats, and 3 land stations with 21 whale boats, which was an increase from the previous season of 30 whale boats.

As stated above the catching of baleen whales started on January 2, and already on March 5, at 24 o'clock the «stop catch» signal was given, so that season only lasted 64 days as against 78 days the year before. The catch of humpbacks started on February 1 and ceased on February 5, and 1546 humpbacks were caught. Total number blue whale units were 16 008. The shortened catching season was due because more and more powerful whale boats were used.

7934 Norwegians participated in the catch as against 7489 the preceding year.

Total Norwegian production Antarctic catch:

1 018 906 barrels whale oil
117 737 « sperm oil

Total: 1 136 643 barrels

Total Antarctic production (Norwegian & foreign):

2 188 699 barrels whale oil
286 335 « sperm oil

Total: 2 475 034 barrels

The Institute has engaged in the following fields of research:

1. Studies of the life history of the species of whales taken by Norwegian whalers in the different waters.
2. Statistical studies of the stock of whales and the influence of the catches on its various parameters.
3. Studies on the methodology of age determination of whales.
4. Studies on the chemistry and biochemistry of whale oils and byproducts from whaling.

The results of the first years' investigations were published by The International Council for the Exploration of the Sea (Rapports et Procès-Verbaux, Vol. LVI, 1929). Subsequently the Institute has published its own series, «Hvalrådets Skrifter», of which 36 numbers have been issued. Some results have been published in the Norwegian Whaling Gazette.

The Institute is indebted to the Norwegian whaling companies and to the whaling inspectors for their unfailing interest and cooperation in all lines of research.

De norske ekspedisjoner var:

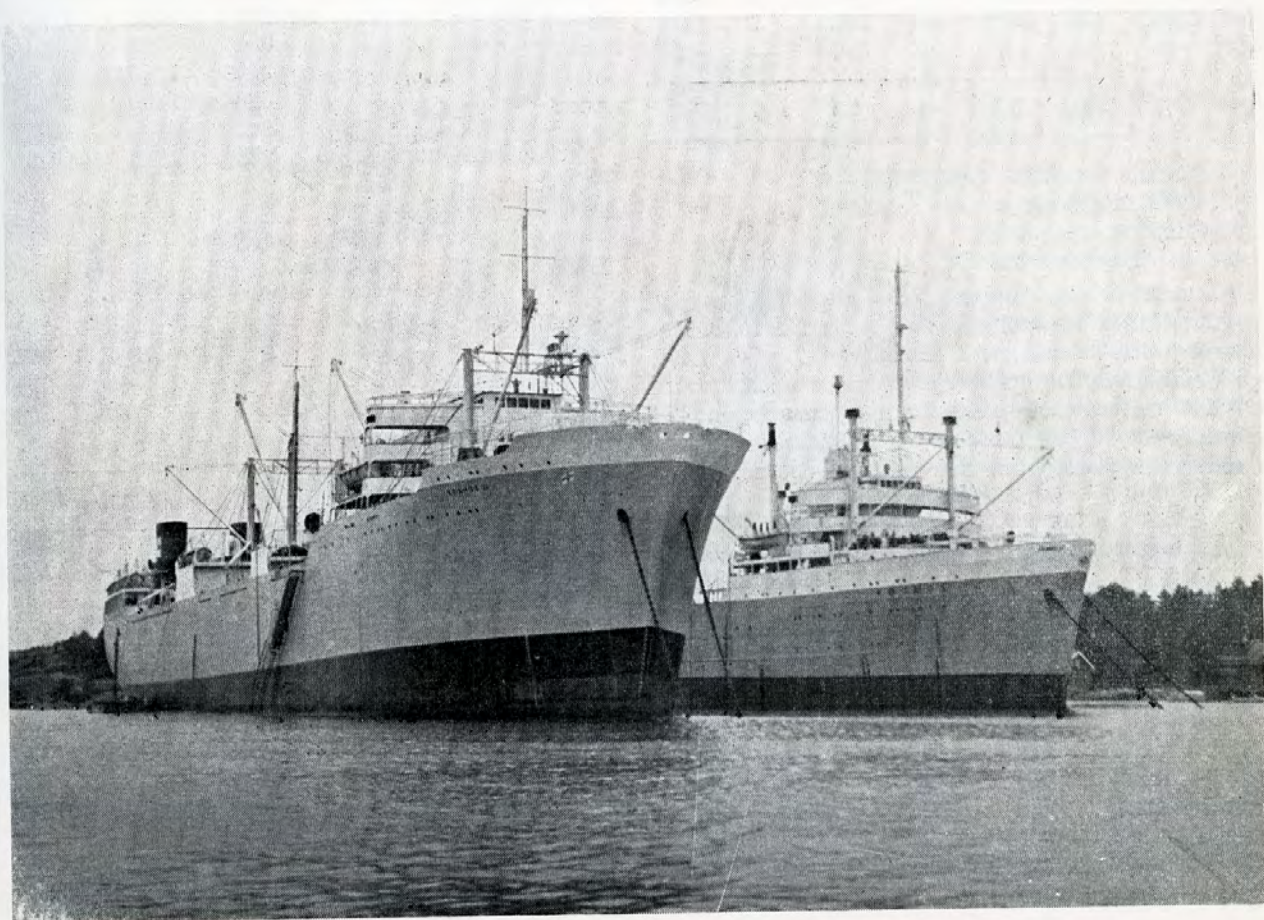
Fl. k. «Thorshavet».

Kokeriet er bygget (built) i 1947 og har en tonnasje på 17.081 br. reg. t. — 21.860 D.W. Besetningens størrelse er 293 mann på kokeriet og 238 mann på båtene — tilsammen 531 mann. Bestyrer og fører er Norman Andersen, Sandefjord. Ekspedisjonen har følgende båter:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Panter	541	2000	1950
Gvass	448	2000	1950
Condor	441	1800	1948
Femern	548	2000	1951

The Nowregian expeditions were:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Bever	458	2000	1951
Thorbrann	440	1800	1947
Ravn	327	1300	1943
Thorglimt	322	1300	1942
Thordønn	547	2400	1941
Gaupe	323	1300	1941
Ottern	361	1400	1937
Klo	307	1300	1937
Gribb	280	1200	1930
Thorørn (korvett)	810	2750	1942



Fangsten utgjorde:

(Total Catch)

	Blå (Blue)	Finn (Fin)	Knøl (Humpb.)	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	94	94
Desember	—	—	—	—	231	231
Januar	128	216	—	—	35	379
Mars	6	43	—	—	—	49
	329	521	48	—	398	1296

Av denne fangst er det producet:

(Produced from this catch)

83 285 fat hvalolje (barrels whale oil)

21 703 « sperm (barrels sperm oil)

Fl. k. «Thorshøvd».

Kokeriet er bygget i 1948 og har en tonnasje på 18 361 br. reg.t. — 23 250 t. D.W. Besetningens størrelse er 305 mann på kokeriet og 239 mann på båtene — tilsammen 544 mann. Bestyrer og fører er Thv. Hansen, Breidablikk, Sandar. Ekspedisjonen har følgende båter:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Thorgard	536	2000	1950
Pingvin	448	2000	1950
Odd XII	443	2000	1949
Syvern	441	1800	1948
Odd XIII	628	2000	1951
Djerv	458	2000	1951

Thorbyrn	440	1800	1947
Thorarinn	361	1400	1945
Firern	392	1200	1943
Niern	323	1300	1941
Thorgaut	313	1300	1939
Falk	307	1300	1937
Treern	383	1600	1941
Thorgeir (korvett)	790	2750	1941

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	28	28
Desember	—	—	—	—	123	123
Januar	56	758	—	—	6	820
Februar	35	514	—	2	7	558
Mars	10	71	—	—	—	81
	101	1343	—	2	164	1610

Av denne fangst er det produsert:

118 972 fat hvalolje og

7 469 « spermolje

Fl. k. «Thorshammer».

Kokeriet er fhv. tankskip «San Nazario» som ble bygget i 1914 og ombygget til kokeri i 1928. Det har en butto tonnasje på 12 215 reg.t. og en D.W. på 16 050 tonn. Besetningens størrelse er 224 mann på kokeriet og 200 på båtene — tilsammen 424 mann. Bestyrer og fører er E. Torp, Askvoll, Mo, Sandar. Ekspedisjonen har følgende båter:

Br.reg.t. I.H.K. Byggeår.

Thorbris	448	2000	1950
Odd XI	443	2000	1949
Thorgry	535	1800	1949
Thorgrim	440	1800	1947
Thordr	361	1400	1945
Thorstreif	306	1300	1942
Hauk	320	1300	1941
Tiern	361	1400	1939
Thoris	305	1300	1836
Enern	548	2000	1951
Thorfjell	313	1200	1934
Thorslep (korvett)	793	2750	1941

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	59	59
Desember	—	—	—	—	116	116
Januar	133	70	—	—	93	296
Februar	72	113	359	—	51	595
Mars	—	25	—	—	2	27
	205	208	359	—	321	1093

Av denne fangst er det produsert:

55 878 fat hvalolje og

15 926 « spermolje.

Fl. k. «Norhval».

Kokeriet er bygget i 1945 og har en tonnasje på 13 830 br.reg.tonn — 21 030 t. D.W. Besetningens

størrelse er 289 mann på kokeriet og 251 mann på båtene — tilsammen 540 mann. Bestyrer og fører er Hans Farnen, Bakken, Hauan pr. Sandefjord. Ekspedisjonen har følgende båter:

Br.reg.t. I.H.K. Byggeår.

Pol XV	590	2000	1951
Globe XIV	606	2000	1951
Pol XIV	597	2300	1950
Globe XIII	541	2300	1950
Globe XII	442	2300	1949
Pol XIII	442	2300	1949
Globe XI	436	2100	1947
Pol XI	436	2100	1947
Pol XII	436	2100	1947
Globe X	304	1300	1947
Pol X	354	1400	1937
Globe IX	304	1300	1937
Pol VII	338	1300	1936
Globe VIII	297	1300	1936
Norfinn (karvett)	736	2750	1940

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	149	149
Desember	—	—	—	—	148	148
Januar	132	503	—	—	19	654
Februar	203	530	1	—	26	760
Mars	18	36	—	—	3	57
	353	1069	1	—	345	1768

Av denne fangst er det produsert:

113 202 fat hvalolje og

17 833 « spermolje.

Fl. k. «Kosmos III».

Kokeriet er bygget i 1947 og har en tonnasje på 18 047 br. reg.t. — 25 100 t. D.W. Besetningens størrelse er 304 mann på kokeriet og 265 mann på båtene — tilsammen 569 mann. Bestyrer og fører er Per W. Lea, Loftrød pr. Sandefjord. Ekspedisjonen har følgende båter:

Br.reg.t. I.H.K. Byggeår.

Kos 50	608	2300	1951
Kos 47	440	2000	1950
Kos 45	531	2000	1949
Kos 41	446	2000	1948
Kos 48	446	2000	1948
Kos 32	511	1800	1947
Kos 33	574	2400	1943
Kos 35	308	1300	1942
Kos 34	366	1800	1942
Kos 48	600	3200	1951
Kos 38	308	1300	1941
Kos 27	362	1400	1939
Kos 43	356	1400	1937
H. J. Bull	574	1800	1935
Asbjørn Larsen			
(korvett)	742	2750	1940
Arnfinn Bergan			
(korvett)	743	2800	1941

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	20	20
Desember	—	—	—	—	183	183
Januar	101	662	—	—	6	769
Februar	303	319	5	—	24	651
Mars	18	50	—	—	—	68
	422	1031	5	—	233	1691

130 152 fat hvalolje og

11 582 « spermolje.

Fl. k. «Kosmos IV».

Kokeriet er fhv. fl. k. «Walter Rau», som er bygget i 1937 og ombygget i 1946. Det har en tonnasje på 13 473 br. reg.t. og en D.W. på 21 600 tonn. Besetningens størrelse er på 309 mann på kokeriet og 264 mann på båtene — tilsammen 573 mann. Bestyrer og fører er Thomas Hansen, Breidablikk. Ekspedisjonen har følgende båter:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Kos 49	617	2300	1951
Kos 46	440	2000	1950
Kos 44	531	2000	1949
Kos 42	446	2000	1948
Kos 40	446	2000	1948
Kos 31	511	1800	1947
Kos 28	562	1800	1946
Kos 37	306	1300	1941
Kos 39	338	1200	1941
Kos 24	558	2400	1940
Kos 26	362	1400	1939
Kos 29	347	1600	1936
Kos 30	351	2400	1936
Milliam Kihl			
(korvett)	740	2800	1940
Leif Welding			
(korvett)	741	2750	1941

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
November	—	—	—	—	31	31
Desember	—	—	—	—	314	314
Januar	11	1149	—	—	25	1185
Februar	85	679	31	—	1	796
Mars	27	73	—	—	4	194
	123	1901	31	—	375	2430

Av denne fangst er det produsert:

141 301 fat hvalolje og

17 521 « spermolje.

Fl. k. «Antarctic».

Kokeriet — ex «C. A. Larsen» — ex «San Gregorio» — ble bygget i 1913 og ombygget til kokeri i 1926. Det har en tonnasje på 12 759 br. reg.t. — 17 200 tonn D.W. Besetningens størrelse er 246 mann på kokeriet og 206 mann på båtene — tilsammen 452 mann. Bestyrer er Thorbjørn Larsen, Røa, Oslo og fører Guthorm Knutsen, Ræel pr. Tønsberg. Ekspedisjonen har følgende båter:

Br.reg.t. I.H.K. Byggeår

Krass	480	1800	1951
Kjapp	586	2400	1950
Kvart	594	1800	1949
Krill	534	2000	1949
Knekt	534	2000	1949
Knurr	486	1800	1948
Kreps	480	1800	1948
Krutt	394	1400	1939
Klegg	298	1300	1936
Kos 36	298	1300	1936
A. N. 5	246	800	1929
Kraft (korvett)	745	2750	1942

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	—	—	—	—	65	65
Januar	5	549	—	5	—	559
Februar	52	347	—	13	25	437
Mars	21	60	—	—	—	81
	78	956	—	18	90	1142

Av denne fangst er det produsert:

77 602 fat hvalolje og

5 028 « spermolje.

Fl. k. «Pelagos».

Kokeriet — ex «Athenic» — ble bygget i 1901 og ombygget til kokeri i 1928. Det har en tonnasje på 12 113 br. reg.t. og en D.W. på 13 500 tonn. Besetningens størrelse er 242 mann på kokeriet og 201 mann på båtene — tilsammen 443 mann. Bestyrer er Hjalmar Christensen, Teie og fører Fritz Berg Gøtesen, Kråkerøy, Tjøme. Ekspedisjonen har følgende båter:

Br.reg.t. I.H.K. Byggeår.

Gos 4	498	2300	1950
Gos 2	498	2300	1950
Gos 12	481	1800	1948
Gos 11	593	2200	1948
Gos 10	593	2200	1947
Falkland	547	2400	1943
Gos 9	368	1800	1937
Gos 8	326	1350	1936
Jubarte	331	1200	1936
Gos 7	246	900	1935
Gos 6	264	900	1935
Pelikan (korvett)	745	2750	1940

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	—	—	—	—	132	132
Januar	106	432	—	—	6	544
Februar	22	317	222	—	—	561
Mars	—	69	—	—	3	72
	128	818	222	—	141	1309

Av denne fangst er det produsert:

83 122 fat hvalolje og

7 068 « spermolje.

Fl. k. «Sir James Clark Ross».

Kokeriet er bygget i 1930 og har en tonnasje på

16 370 br. reg.t. — 20 990 t. D.W. Besetningens størrelse er 259 mann på kokeriet og 243 mann på båtene — tilsammen 502 mann. Bestyrer og fører er Rudolf A. Ranberg, Hystadvn. 15, Sandefjord. Ekspedisjonen har følgende båter:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Star X	590	1800	1951
Star XI	590	1800	1951
Star 8	443	1800	1948
Star 7	588	1800	1948
Star 6	588	1800	1948
Star 5	588	1800	1948
Star 4	588	1800	1948
Star 3	393	1155	1943
Star 1	533	1800	1941
Star 2	308	1225	1941
Star XII	590	2500	1936
Star 23	357	1300	1936
Star 25	323	1225	1930
Star 9 (korvett)	791	2500	1941

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	—	—	—	—	104	104
Januar	5	561	—	1	—	567
Februar	49	555	2	—	12	618
Mars	4	109	—	—	—	113
	58	1225	2	1	116	1402

Av denne fangst er det produsert:

98 209 fat hvalolje og

6 253 « spermolje.

Fl. k. «Suderøy».

Kokeriet — ex «Balto» — ex «Kim» ble bygget i 1913 og ombygget til kokeri i 1929. Det har en tonnasje på 7 562 br. reg.t. — 9 300 t. D.W. Besetningens størrelse er 150 mann på kokeriet og 141 på båtene — tilsammen 291 mann. Bestyrer og fører er Øistein Kolstø, Tørnesgt. 2, Haugesund. Ekspedisjonen har følgende båter:

	Br.reg.t.	I.H.K.	Byggeår.
Suderøy 15	600	2400	1951
Suderøy 12	533	2000	1949
Suderøy 11	484	1800	1948
Suderøy 14	365	1800	1942
Suderøy 9	305	1300	1947
Suderøy 8	327	1300	1942
Suderøy 10	309	1300	1942
Suderøy 7	361	1400	1939
Suderøy 6	254	760	1929

Fangsten utgjorde:

	Blå	Finn	Knøl	Sei	Sperm	Total
Desember	—	—	—	—	121	121
Januar	174	218	—	—	—	392
Februar	116	260	—	—	—	376
Mars	14	14	—	—	—	28
	304	492	—	—	121	917

Av denne fangst er det produsert:

70 106 fat hvalolje og

5 868 « spermolje.

De utenlandske ekspedisjoner:

ENGLAND

3 fl. kokerier, «Southern Harvester», «Southern Venturer» og «Balaena» med tilsammen 45 hvalbåter fanget ialt 1 149 blå, 3 147 finn, 446 knøl, 7 sei og 1 212 sperm. Total antall hval 5 961.

Av denne fangst ble det produsert:

377.985 fat hvalolje

65.913 « spermolje

Tilsammen: 443.898 fat

SØR-AFRIKA

Fl. k. «Abraham Larsen» med 16 hvalbåter, fanget 613 blå, 1.517 fin, 8 knøl og 362 sperm. Total antall hval 2.494.

Produksjonen var 166.422 fat hvalolje

19.540 « spermolje

Tilsammen: 185.962 fat

NEDERLAND

Fl. k. «Willem Barendsz» med 12 hvalbåter fanget 425 blå, 718 fin, 150 knøl og 357 sperm. Total antall hval 1.650.

Herav ble produsert 93.000 fat hvalolje

17 300 « spermolje

Tilsammen: 110.300 fat

PANAMA

Fl. k. «Olympic Challenger» med 16 hvalbåter fanget 424 blå, 900 finn, 62 knøl, 1 sei og 21 sperm. Tilsammen 1.408 hval.

Herav ble produsert 95.946 fat hvalolje

1.127 « spermolje

Tilsammen: 97.073 fat

JAPAN

3 fl. kokerier «Hashidate Maru» og «Nishin Maru», «Baikal Maru» kun spermfangst, med 32 hvalbåter fanget ialt 231 blå, 2.602 finn, 37 knøl og 961 sperm. Tilsammen 3.831 hval.

Herav ble produsert 207.047 fat hvalolje

52.429 « spermolje

Tilsammen: 259.476 fat

SOVJET-SAMVELDET

Fl. kokeri «Slava» med 15 hvalbåter fanget ialt

191 blå, 1.951 finn, 175 knøl, 3 sei og 139 sperm.
Tilsammen 2.459 hval.

Herav ble produsert 140.294 fat hvalolje
7.353 « spermolje

Tilsammen: 147.647 fat

Landstasjonsfangst:

På Sør-Georgia var 3 landstasjoner i virksomhet,
med tilsammen 21 fangstbåter. Sesongen var fra
16. oktober til 15. april.

Husvik Harbour (norsk) fanget med 7 båter og
produserte ialt 47.077 fat hvalolje
og 1.481 « spermolje

Tilsammen: 48.558 fat

Leith Harbour (britisk) fanget med 7 båter og
produserte 50.203 fat hvalolje
og 2.007 « spermolje

Tilsammen: 52.210 fat

Grytviken (argentinsk) fanget med 7 båter og
produserte 38.896 fat hvalolje
og 2.929 « spermolje

Tilsammen: 41.825 fat

Foreign Expeditions

GREAT BRITAIN

3 floating factories, «Southern Harvester»,
«Southern Venturer» and «Balaena» with 54 whale
boats caught: 1 149 blue, 3 147 fin, 446 humpback,
7 sei and 1 212 sperm whales. Total number caught:
5 158 whales.

Production totalled: 377 985 barrels whale oil
65 913 « sperm oil

Total 443 898 barrels

SOUTH AFRICA

1 whaling factory, «Abraham Larsen», with 16
whale boats caught: 619 blue, 1 511 fin, 8 hump-
back and 362 sperm whales. Total number caught:
2 494 whales.

Production totalled: 166 422 barrels whale oil
19 540 « sperm oil

Total 185 962 barrels

THE NETHERLANDS

1 whaling factory, «Willem Barendsz, with 12
whale boats caught: 425 blue, 718 fin, 1 sei, 150
humpback and 357 sperm whales. Total number
caught: 1 650 whales.

Production totalled: 93 000 barrels whale oil
17 300 « sperm oil

Total 110 300 barrels

PANAMA

1 whaling factory, «Olympic Challenger», with
16 whale boats caught: 424 blue, 900 fin, 1 sei, 62
humpback and 21 sperm whales. Total number
caught: 1 408 whales.

Production totalled: 95 946 barrels whale oil
1 127 « sperm oil

Total 97 073 barrels

JAPAN

3 whaling factories, «Hashidate Maru», «Nisshin
Maru» and «Baikal Maru» (sperm), with 32 whale
boats caught: 231 blue, 2 602 fin, 37 humpback and
961 sperm whales. Total number caught: 3 831
whales.

Production totalled: 207 047 barrels whale oil
52 429 « sperm oil

Total 259 476 barrels

SOVIET RUSSIA

1 whaling factory, «Slava», with 15 whale boats
caught: 191 blue, 1 951 fin, 175 humpback, 3 sei and
139 sperm whales. Total number caught: 2 459
whales.

Production totalled: 140 294 barrels whale oil
7 353 « sperm oil

Total: 147 647 barrels

CATCH BY LAND STATIONS

In South Georgia, 3 land stations were in opera-
tion, with 21 whale boats. The season lasted from
October 16 until April 15. Operations were as fol-
lows:

Husvik Harbour (Norwegian) caught with 7
boats and produced:

47 077 barrels whale oil
1 481 « sperm oil

Total: 48 558 barrels

Leith Harbour (British) caught with 7 boats and
produced:

50 203 barrels whale oil
2 007 « sperm oil

Total: 52 210 barrels

Grytviken (Argentine) caught with 7 boats and
produced 38 896 barrels whale oil
2 929 « sperm oil

Total 41 825 barrels



Fiskeriene i 1952

Et godt år for fiskerne, men verdien av eksporten blir antagelig noe mindre enn i 1951

Av

Ekspedisjonssjef Johs. Sellæg

En fullstendig og nøyaktig oversikt over fiskeriene i 1952 kan først utarbeides når året er slutt.

Da imidlertid de største og rikeste fiskerier foregår i årets 4 første måneder, kan man allerede nå fastslå om fiskeriene i år har slått til eller ikke.

Takket være den sterke utbygging av fiskerflåten etter krigen og de rike forekomster av vintersild har vår produksjon av fisk øket sterkt, særlig i de siste år.

I 1950 ble det fisket opp 1 278 000 tonn til en verdi av 346 mill. kroner.

De tilsvarende tall for 1951 var 1 646 000 tonn og 474,8 mill. kroner.

Hvor stort kvantum det vil bli fisket opp i år, er det selvsagt umulig å ha noen sikker formening om, på det nåværende tidspunkt. Antakelig kan man imidlertid regne med at det vil bli fisket opp omtrent det samme kvantum i år som i fjor eller muligens et litt mindre kvantum.

Torskefiskeriene.

Av torsk er det i første halvår av 1952 oppfisket ca. 156 000 tonn, endel mindre enn i 1951, men et større kvantum enn i samtlige år siden 1947. Kvantumet er senere blitt øket endel ved fiske på bankene, i oversjøiske farvann og i fjordene.

Det knytter seg i år særlig stor interesse til Lofotfisket, idet det deltok ikke mindre enn 859 notbruk i fisket.

Dessverre viste det seg at forholdene var noe ugunstigere i år for fiske med dette redskap, enn i de to siste år. Fisken sto meget dypt, og særlig strømforholdene voldt mange vanskeligheter. Fisket slo best til i Øst-Lofoten, hvor det ble samlet for mange notbruk på et mindre felt.

Juksefisket slo godt til og også garnfisket ga stort sett gode resultater. Linefisket slo imidlertid feil.

Det ble i Lofoten ialt oppfisket 86 000 tonn hvorav med not ca. 45 000 tonn.

Vårtorskefisket i Finnmark ga i år et betydelig bedre utbytte enn i alle år siden 1936. Fisket fore-

går på en yngre bestand av torsk, 6—7 år gammel, som i år var tilstede i større mengder enn tidligere, og også antallet av fiskefarkoster var større enn i tidligere år.

I alt ble det under dette fiske oppfisket 38 769 tonn torsk foruten mindre kvanta av en rekke andre fiskesorter.

Bankfisket utenfor Finnmark, Troms og Vesterålen ga omtrent samme utbytte som i de senere år.

Grønlandsfisket.

Deltagelsen i Grønlandsfisket var i år betydelig mindre enn i fjor. Ialt var det 27 farkoster som var tilsluttet A/L Utrustning. Dessuten har endel farkoster antakelig 12—14 i alt, drevet fiske ved Grønland helt for egen regning. Utbyttet utgjør ca. 10 000 tonn saltet torsk.

Trålfisket.

I henhold til den nye trålerlov har mange farkoster fått tillatelse til å drive fiske med trål.

Hvor mange av disse har drevet fiske i år, foreligger det ikke noen opplysninger om. Heller ikke foreligger det ennå oppgaver over resultatet av trålernes fiske, men i Finnmark skal mange småtrålere ha hatt gode fangster.

Sildefiskeriene.

Både vintersildfisket og fetsild- og småsildfisket har gitt gode resultater i år.

Vintersildfisket.

Av vintersild ble det i år oppfisket 8,8 mill. hl. til en verdi av 154,5 mill. kroner. Både kvantumet og verdien er noe lavere enn i 1951.

Snurperne hadde det beste utbytte i år, men også drivgarnsflåten gjorde det stort sett bra. For landnotfiskerne var resultatet dårlig.

Fetsild- og småsildfisket har hittil i år gitt et utbytte av 481.000 hl. fetsild og 1.868.000 hl. småsild. Det meste av fangsten er som vanlig solgt til sildeoljefabrikkene.

Sildefisket ved Island har hatt et noe uvanlig forløp i år. På nordkysten av Island har fisket slått helt feil, men det har vært et godt fiske for drivgarnbåtene fra Færøyene av og henimot Jan Mayen. Snurpenotfiskerne har derimot gjort det dårlig i år. I alt er det hittil av norske farkoster saltet 186 000 tønner.

Makrellfisket har også i år gitt et godt resultat. I alt er det hittil i Makrellagets distrikt oppfisket ca. 14.000 tonn. Ennå fiskes det opp mindre kvanta.

Brislingfisket har i år gitt et dårligere utbytte enn ifjor. Små kvanta fiskes ennå opp, men antakelig vil sluttresultatet dreie seg om ca. 8 000 tonn.

Størjefisket har i år vært usedvanlig rikt og gitt et utbytte av over 10 000 tonn. Det meste av kvantumet er eksportert til Italia.

Eksporten av fisk og fiskevarer.

Det har i år vært visse vanskeligheter med eksporten av tran og sildolje på grunn av den økende produksjon av fett i verden. Også for hermetikken har importrestriksjonene voldt mange vanskeligheter. Men for våre øvrige fiskevarer har forholdene ligget bra tilrette, og eksporten har hittil foregått til tilfredsstillende priser.

Nedenfor hitsettes en oppgave over eksporten av fisk og fiskeprodukter pr. 1. oktober 1952:

Av fersk sild og frossen sild er det blitt eksportert 49 700 og 24 100 tonn.

Ferskfiskeeksporten utgjorde 20 000 tonn og frossenfisk-eksporten 18 300 tonn.

Eksporten av både tørrfisk og klippfisk har vært tilfredsstillende til gode priser. Av tørrfisk er det blitt sendt ut av landet 14 000 tonn og av klippfisk 39 600 tonn, mens saltfiskeeksporten har vært ubetydelig.

Saltsildlagrene er også blitt tømte eller venter å ville bli det før den nye produksjon kommer på markedet. Den samlede eksport utgjør 59 000 tonn.

Sildemel og fiskemel-eksporten utgjorde henholdsvis 99.300 og 8.700 tonn, mens det av en forholdsvis ny artikkel, tangmel, ble eksportert ca. 1000 tonn.

Av hermetikk og dampmedisintran blev det eksportert henholdsvis 18 400 og 3 000 tonn, atskillig mindre enn i fjor på samme tid.

Hvor stor verdien av vår eksport av fisk og fiskeprodukter vil bli i 1952, er det ikke mulig å uttale noe om ennå. Det er imidlertid sannsynlig at verdien vil bli noe lavere enn i 1951, da den var henimot 1 milliard kroner.

SUMMARY

The years 1950 and 1951 gave a total catch of respectively 1.278.000 tons and 1.646.000 tons with

a corresponding value of 346 mill. kroner and 474,8 mill. kroner.

The result of this year is supposed to be about the same as in 1951, possibly a little less.

The Cod-Fisheries.

During the first six months of 1952 the catch has been 156.000 tons, which is slightly less than in 1951 for the same period.

859 purse-seines took part in the Lofoten fisheries this year. As far as this outfit is concerned weather and current conditions have not been as good as during the previous year.

The total catch landed in Lofoten this year was 86.000 tons, of which 45.000 tons came from purse seines.

The spring cod fishery in Finnmark reached 38.769 tons, a result that must be considered good and far exceeding the average catch since 1939.

The results of the fisheries in other districts have been more or less on the same level as in preceding years.

The Fisheries off Greenland.

The participation of fishermen in these waters was considerably less than in 1951. The total catch was about 10.000 tons salted cod.

Trawling.

The number of trawlers has increased much since last year. Efforts made by small trawlers in Finnmark have been very successful.

No statement as to the quantity taken through trawling is yet available.

The Herring Fisheries.

The winter herring fisheries as well as the fat herring and small herring fisheries gave good results this year. The catch of winter herring was 8,8 mill. hl. corresponding to a value of 154,5 mill. kr.

So far the catch of fat herring is 481.000 tons and of small herring 1 868 000 tons.

The Herring Fishery off Iceland

took place in other areas than usual and showed good results for drift-net fishing. Up to the present Norwegian fishermen have salted 186.000 barrels.

The Mackerel Fishery.

The haul of mackerel is till now 14.000 tons and the brisling fishery has given 8.000 tons.

The Tunny Fishery

was exceptionally fine this year, the quantity reached so far approximating 10.000 tons.

The Export of Fish and Fish Products.

The export of fish-oil, herring-oil and canned goods has till now been less than in 1951. The export has, however, been satisfactory as far as other articles are concerned.

Norsk Polarinstitutt ekspedisjon til Svalbard og Jan Mayen 1952

Norsk Polarinstitutt's Expedition to Svalbard and Jan Mayen in 1952

Av/by

Hydrographer, Lieut. Com. K. Z. Lundquist

Norsk Polarinstitutt's ekspedisjon til Svalbard og Jan Mayen 1952 under ledelse av hydrograf Kaare Z. Lundquist startet fra Åndalsnes den 17. juni. For syvende år på rad var M/ «Minna» ekspedisjonsfartøy og med samme fører, Ingolf Røren fra Brandal. Ekspedisjonen omfattet ialt 41 mann fordelt på 10 partier. Av disse var det plass til 30 ombord i «Minna», mens resten måtte reise opp med kullbåt for å støte til ekspedisjonen i Longyearbyen.

Etter en tur innom Harstad gikk fartøyet ut ved Torsvåg, og den 23. juni, utenfor Sørkapp, traff det på iskanten. Det viste seg å bli vanskelige isforhold og fra «Minna» ble derfor bare tre av partiene — topografene — satt ut, i Forlandssundet. For utsetting av de øvrige 5 landpartier ble da leiet sysselmannsfartøyet «Sysla», som greidde dette etter endel vanskeligheter med isen. Samme fartøy skiftet senere partiene Solheim og Helle til Storfjorden og besøkte de andre partiene.

Hydrograf Lundquist fortsatte med «Minna» til Jan Mayen og ankom der den 8. juli. Hydrograf Horbæks parti som hadde hatt stasjon i Kvalrossbukta flyttet her ombord. Partiet var blitt satt ut en måned tidligere med havforskningsskipet «G. O. Sars». Etter en ukes venting på grunn av kuling og storm drev de to partier opplodding rundt øya til den 12. august, Hornbæk med motorbåt nær land og Lundquist med «Minna» videre utover.

Dybdeforholdene rundt Jan Mayen er lite kjent fra før og opploddingen viser at Jan Mayens kraterformasjoner fortsetter utover under sjøen, spesielt i sørøst, hvor der stikker opp en

The Norwegian Polar Institute's expedition to Svalbard and Jan Mayen in 1952 under the leadership of hydrographer Kaare Z. Lundquist started from Åndalsnes on June 12th. As in the six previous years the M/S «Minna» was expedition ship and with the same skipper, Ingolf Røren from Brandal. The expedition consisted of 41 men altogether, divided in 10 parties. On board the «Minna» there was room for 30 of the men, while the rest had to go up on a coaling steamer and meet the expedition in Longyearbyen.

After touching at Harstad the vessel steered out via Torsvaag, and on June 23rd met the ice edge outside Sørkapp. Ice conditions proved to be difficult and for that reason only 3 of the parties — the topographers — were set out from «Minna» in Forlandssundet. For the setting out of the other 5 land parties the governor's vessel, the «Sysla» was hired and after some difficulties with the ice the landing was carried out. The same vessel later moved the parties of Solheim and Helle to Storfjorden and visited the others parties.

Hydrographer Lundquist continued with the «Minna» to Jan Mayen and arrived there on July 8th. The party of hydrographer Horbæk, who had had their station in Kvalrossbukta came on board here. The party had been set out a month before by the ocean research vessel, «G. O. Sars». After a week's waiting owing to stormy weather the two parties carried out soundings around the island until August 12th, Mr. Hornbæk with a motorboat near shore and Mr. Lundquist with the «Minna» farther outside.

The dept around Jan Mayen is little known and new soundings showed that the crater formations of Jan Mayen continue outwards submerged, particularly to the southeast where a crater top rises

The quantity exported until 1st of October 1952 is as follows concerning the more important articles:

Fresh herring	—	49.700 tons
Frozen »	—	24.100 »
Fresh fish	—	20.000 »
Frozen »	—	18.300 »
Stockfish	—	14.000 »
Klipfish	—	39.600 »

Salted herring	—	59.000 »
Herring meal	—	99.300 »
Fish meal	—	8.700 »
Canned	—	18.400 »
Fish-oil	—	3.000 »

The total value of exports of fish and fish products will probably be a bit less than in 1951 in which year the value reached approximately 1 billion kroner.



Jan Mayens beboere, fra venstre: Telegrafist Horn, bestyrer Syvertsen (1951/52) og telegrafist Lillevik som er bestyrer 1952/53.



Ekspedisjonens leder nyter solskinnet ved Jan Mayen.

kratertopp til 3 m. under havoverflaten, ca. 10 naut. mil av land. Tilstedeværelsen av denne har vært kjent siden hvalfangertiden, d.v.s. mer enn 300 år siden, da en hollandsk skute fikk slått inn bunnen på den. Men først nå ble beliggenheten nøyaktig fastslått. Der gjenstår ennå endel arbeide her, men sammen med loddingen fra ifjor i samme farvann vil det bli nok materiale til å utgi et midlertidig kart. Arbeidet her blir ellers sinket meget på grunn av tåke, der var bare to helt klare dager.

15. august var «Minna» tilbake i Longyearbyen, og resten av tiden ble benyttet til overhaling av fyrbelysningen, skifting av batterier og gassbeholdere. Radiotekniker Ravnan foretok generalettersyn av radiofyren. Radareksperten Brøvik gjorde det samme med radarstasjonen på Kapp Linné da «Minna» var der første gang. Disse to var med ekspedisjonen bare i den tid de respektive arbeider sto på.

Innsamlingen av partiene begynte 28. august. Også denne gang hjalp «Sysla» til for at «Minna» skulle slippe å gå tilbake til Longyearbyen fra Sørkapplandet og Storfjorden med folk som måtte sendes med kullbåt. Det tok usedvanlig lang tid å samle inn partiene da det samtidig røk opp til en langvarig kulingperiode.

Ekspedisjonen ble avsluttet i Andalsnes den 13. september. De forskjellige landpartier gjorde følgende arbeider som følger:

Topograf Wilhelm Solheims og geodet Sigurd Helles partier skulle ha vært landsatt ved Poolepynten, men da den sydlige del av Forlandsundet var oppfylt av fastis og drivis, ble de den 25. juni istedet landsatt nord for Sarstangen av «Minna». Her foretok de trigonometriske målinger med bestemmelse av passpunkter for innpassing av luftfotografier.

up to 3 meters below the surface of the sea, about 10 naut. miles off shore. The presence of this top has been known since whaling times more than 300 years ago, when a Dutch vessel had her bottom broken in on it, but not until now has the exact location been fixed. — With the exception of this top the soundings show that it is not nearly so dangerous to approach Jan Mayen as formerly believed and good anchoring places are found all around the island. A certain amount of work still remains to be done but, together with the soundings from last year in the same waters, enough material is available for a temporary chart. The work here was otherwise much delayed owing to fog, the expedition had only two perfectly clear days.

On August 15th the «Minna» was back again in Longyearbyen, and the rest of the time was used for overhauling the lighthouses, the changing of batteries and gas containers. Radio technician Ravnan carried out a general inspection of the radio beacons. The radar expert Brøvik did the same with the radar stations on Kapp Linné when the «Minna» was there the first time. These two were with the expedition only during the time their respective work was carried out.

The picking up of the parties started on August 28th. The «Sysla» helped also this time so that the «Minna» should not have to go back to Longyearbyen from Sørkapp and Storfjorden with men who had to be sent with a coaling vessel. It took an unusually long time to round up the parties as a long-lasting storm broke out at the same time.

The expedition was closed in Andalsnes on September 13th.

The various land parties carried out the following kinds of work:

The parties of topographer Solheim and geodet Sigurd Helle should have been put ashore at Poolepynten, but as the southern part of Forlandsundet was packed with fast and floating ice they were instead put ashore by the «Minna» north of Sarstangen. Here they carried out trigonometrical surveys, defining pass points for the inpassing of air photos.



Endel av ekspedisjonsdeltakerne.

Den 22. juli gjorde «Sysla» et forsøk på å flytte begge partier til Storfjorden, men ble stoppet av isen øst av Sørkapp. Etter at de hadde vært midlertidig iland ved Dicksonfjorden et par dager ble det gjort et nytt forsøk, og denne gang lyktes det. Solheims parti ble landsatt i Agardhbukta, hvor det fortsatte med samme slags arbeide som tidligere.

Helles parti kom iland i Kvalvågen og utførte her astronomiske målinger, spesielt for å beregne lengden. Under den svensk-russiske gradmålingsekspedisjon i 1899—1902 arbeidet svenskene nordfra og russerne fra sør. Det viste seg å bli en liten forskjell i lengdebestemmelsen. Det var for å få en kontroll av dette at Helle skulle gjøre disse nye målinger, og han hadde til disposisjon adskillig nøyaktigere instrumenter enn man hadde den gangen. Målingene er ennå ikke ferdig beregnet.

Helle foretok også vannstandsobservasjoner over et tidsrum av 30 dager med en automatisk tidevannsregistrator.

Partiet fikk besøk av et par isbjørner og den ene av disse måtte de skyte da den ble for nærstående mot instrumentene.

Disse partier ble hentet av «Minna» den 5.—6. september.

Topograf Thor Askheims parti ble landsatt nord av Richardlaguna den 25. juni istedetfor ved Selvågen. Ble flyttet dit av «Sysla» den 22. juli. Han utførte i dette område samme slags arbeide som Solheim. Partiet ble hentet av «Minna» den 29. august.

Geologene Harald Majors og Tore Winsnes' partier ble landsatt i Gåshamna, Hornsund, av «Sysla» den 8. juli. Ved hjelp av sine doryer flyttet de seg selv senere ned til Stormbukta. De kunne her sette sammen og bruke en liten lemmehytte som ekspedisjonen i 1950 hadde måttet etterlate på grunn av ruskevær.

De to partier drev vanlig geologisk kartlegging, særlig med hensyn til de interessante



Den eldste fangsthytte på Jan Mayen.

On July 22nd the «Sysla» made an attempt to move both parties to Storfjorden but was stopped by ice east of Sørkapp. A new attempt was made after they had been ashore a couple of days at Dicksonfjorden, and this time it was successful. Solheim's party was landed in Agardhbukta where they kept on with the same kind of work as before.

Helle's party came ashore in Kvalvågen and carried out astronomical measurements, especially for calculating the longitude. During the Swedish-Russian degree-measuring expedition in 1899—1902 the swedes had worked from the north and the russians from the south. There proved to be a small variance in the longitude definitions and it was in order to check up on this that Mr. Helle was carrying out these new measurements, for which he had much better precision instruments than the others had had. The measurements have not yet been finally calculated.

Mr. Helle also made tide observations over a period of 30 days with an automatic tide gauge.

The party was visited by a couple of polar bears, one of whom had to be shot at it showed too much of an interest in the instruments.

These parties were picked up by the «Minna» on September 5th and 6th.

Topographer Thor Askheim's party was put ashore north of the Richardlaguna on June 25th instead of at Selvaagen, but was moved to the later place on July 22nd by the «Sysla». Mr. Askheim did the same kind of work in this area as Mr. Solheim. The party was taken on board the «Minna» on August 29th.

The parties of the geologists Harald Major and Tore Winsnes were landed at Gaashamna, Hornsund, by the «Sysla» on July 8th. By the help of their dories they later on moved down to Stormbukta. Here they put up and used as small cabin of boards which the 1950 expedition had had to leave behind owing to rough weather.

The two parties worked on ordinary geological mappings especially as regards the interesting

Heclahoekbergarters stratigrafi (lagrekker). Det lyktes i år å finne fossiler i disse formasjoner, slik at man nå kan bestemme alderen og få bedre kjennskap til tilblivelseshistorien for de eldre bergarter på Spitsbergen i sammenligning med andre kontinenter. Samtidig ble også en gammel landoverflate (et peneplan) fra tiden før trias fulgt over store områder i en høyde opptil nesten 1000 meter over havets nåværende nivå.

Partiene ble hentet av «Minna» 2. september. Geolog Major foretok også endel undersøkelser i kullfløtsene ved Longyearbyen.

Glasiolog Olav Liestøls parti ble landsatt av «Sysla» den 10. juli i vanKeulenfjorden. Han arbeidet med målinger av brevariasjoner spesielt ved Finsterwalderbreen. Målingene viste at bremsen er gått litt tilbake i volum i løpet av de to siste år, hvilket skyldes usedvanlig lite nedbør i denne tid.

«Sysla» hentet partiet den 1. september.

Dr. Herman Løvenskiolds parti ble landsatt 10. juli innenfor Dunøyane. Han studerte fuglelivet her og i Hornsund, og da spesielt den hvitkin-nede gås, som alltid har vært et meget vanskelig objekt. Løvenskiold tok opp en fargefilm av natur og fugleliv, og den har vist seg meget vel-lykket.

Kvartærgeolog, univ.stip. Rolf W. Feyling-Hanssens parti ble satt opp til Bjørnhamna, Sørgatt, av «Sysla» den 4. juli. Med doryen gikk de fra sted til sted langs hele nordkysten helt til Fosterneset ved Hinlopenstredet og tilbake. De samlet fossiler og målte post glacial marin grense (varmetidens strandlinje). Denne ligger nå omkring 30 m. høyere enn nåværende strandlinje.

«Minna» hentet partiet 28. august i Sørgatt.

Heclahoek mountains stratigraphi. This year they succeeded in finding fossils in these formations, so that it is now possible to fix the age and get a better knowledge of the formative history of the older rocks at Spitzbergen in comparison with other continents. At the same time an old land surface (a peneplane) from the time before trias was followed over large areas at a height of up to almost 1000 meters above the present sea level.

The parties were taken up by «Minna» on September 2nd.

Geologist Major also carried out some examinations of the coal layers at Longyearbyen.

Glaciologist Olaf Liestøl's party was put ashore on July 10th in van Keulenfjorden by the «Sysla». They carried out measurements of glacier variations, especially of the Finsterwalderbreen. The measurements show that the glacier has lost a little in volume the past two years, which is due to the unusually small downpour during this time.

The party was taken on board the «Sysla» on September 1st.

Dr. Herman Løvenskiold's party was landed on July 10th inside the Dunøyane. He studied the bird life here and at Hornsund, more especially the white cheeked goose, which always has been a very difficult subject. Dr. Løvenskiold took up a color film of the country and bird life, which turned out to be very successful.

The party of the quaternary geologist Univ. Stip. Rolf W. Feyling-Hanssen was carried up to Bjørnhamna, Sørgatt, by the «Sysla» on July 4th. With the dory they went from place to place along the whole north coast as far as Fosterneset at Hinlopenstredet and back again. They collected fossils and measured the post glacial sea border (the shoreline of the warm period). This now lies about 30 meters higher than the present shoreline.

The «Minna» took the party on board on August 28th in Sørgatt.



Storm over Jan Mayen.



En merkelig tysk aksjon på Spitsbergen i 1933 Remarkable German Activity in Spitsbergen in 1933

Av/by Adolf Hoel

Våren 1933 kom en henvendelse fra det mektige tyske industrikonsern Vereinigte Stahlwerke A.G. Düsseldorf, til Handelsdepartementet med tilbud om et lån på 10.000.000 mark til finansiering av videre utbygging av norsk kullgruve drift på Svalbard. Henvendelse kom i april samme år gjennom en tysk bergverksdirektør, Ernst Walter, som oppsøkte meg på mitt kontor. Grunnen til at Walter henvendte seg til meg var den at jeg kjente ham fra mange år tilbake. Jeg stiftet hans bekjentskap på Spitsbergen, hvor han i årene 1911 og 1914 foretok reiser for å undersøke kullfelter tilhørende grosserer Chr. Anker, Halden. Et tysk syndikat hadde disse kullfelter på hånden.

Herr Walter sa at han var kommet her med et spesielt oppdrag fra Vereinigte Stahlwerke A.G. Dette selskap var beredt til å utbygge kullfelter på Spitsbergen tilhørende den norske stat eller selskaper hvori staten var interessert, slik at den norske produksjon kunne komme opp i en million tonn kull pr. år. Herr Walter ville gjerne undersøke om den norske regjering hadde noe prinsipielt å innvende mot at det fremkom et sånt tilbud fra det tyske firmas side. Likeledes ville firmaet sette pris på om regjeringen ville oppnevne en sakkyndig til å stå firmaet bi med opplysninger til bruk for utarbeidelse av forslaget.

Jeg spurte Walter hvilken interesse Vereinigte Stahlwerke hadde av å finansiere norsk kull drift på Spitsbergen. Herr Walter svarte hertil. «Das ist unserer Beruf und hat sowohl finanzielle, technische und wissenschaftliche Interesse, aber die Sache hat keine politische Seite. Wir halten die Spitzbergen-fragen als einer der grössten Fragen der Zeit, sowohl auf wissenschaftliches, technisches als auf kommerzielles Gebiet».

Jeg sa til herr Walter at denne saken måtte forelegges Handelsdepartementet, hvorunder Svalbards

In the spring of 1933 the Norwegian Ministry of Commerce was approached by a powerful German industrial concern — the Vereinigte Stahlwerke A.G. of Düsseldorf — with the offer of a loan of ten million Marks for the financing and further development of Norwegian coal-mining in Svalbard. It was in April of that year that the offer was made through Ernst Walter, a German mining director, who called on me at my office. Mr. Walter came to see me in the matter because he had known me for many years, having made my acquaintance in Spitsbergen where he was surveying coalfields in 1911 and 1914. A German syndicate had an option on these coalfields, which were owned by Mr. Chr. Anker of Halden, Norway.

Herr Walter told me he had been commissioned by the Vereinigte Stahlwerke to come to Norway for this purpose. The German company was prepared to develop coalfields in Spitsbergen owned by the Norwegian State or by companies in which the State held interests, in order that the Norwegian coal output might be increased to one million tons per annum. Herr Walter desired to find out whether the Norwegian Government had any objection, on principle, to such an offer being submitted by the German company. The said company would moreover be greatly obliged if the Government would appoint an expert who could furnish them with the information required for the drafting of such a proposal.

I asked Mr. Walter what interest the Vereinigte Stahlwerke could have in financing Norwegian coal-mining in Spitsbergen, to which he replied: «Das ist unserer Beruf und hat sowohl finanzielle, technische und wissenschaftliche Interesse, aber die Sache hat keine politische Seite. Wir halten die Spitzbergen-fragen als einer der grössten Fragen der Zeit, sowohl auf wissenschaftliches, technisches als auf kommerzielles Gebiet».

I told Mr. Walter that the question would have to be laid before the Ministry of Commerce, to

administrasjon var henlagt. I første rekke burde han oppsøke industridirektør Hj. Batt.

Herr Walter ba meg da om å introdusere ham for Handelsdepartementet. Jeg lovet det og den 25. april sendte jeg et brev til Handelsdepartementet og omtalte herr Walters ærend. Gjenpart av dette brevet ble samme dag sendt til Utenriksdepartementet. Jeg sluttet mitt brev med å si at det tyske firmas henvendelse burde grundig overveies. Jeg skrev dette fordi jeg mente at det kanskje lå politiske planer bak tilbudet, og dem burde man i tilfelle få greie på.

Walter henvendte seg så til Handelsdepartementet og talte med direktør Batt. Etterpå hadde jeg

flere konferanser med Batt om saken. Vi var begge enige om at henvendelsen var høyst påfallende, og i departementet tvilte man overhodet på at Walter hadde noe med det tyske syndikat å gjøre, dette også av den grunn at han ikke fremla noen fullmakt fra selskapet. Vi ble da enige om å si til Walter at han måtte skaffe seg en slik fullmakt. Den kom omgående telegrafisk og lød som følger:

«Wir bestätigen Ihnen hiermit wunschgemäß ausdrücklich dass Sie von uns beauftragt sind, mit der Königlich Norwegischen Regierung in der Angelegenheit Spitzbergen Verbindung aufzunehmen».

Departementet så imidlertid også etter at fullmakten var fremkommet med skepsis på Walter

which the Svalbard administration was attached. In the first place, he would have to call upon Mr Hj. Batt, Director of Industries. Mr. Walter thereupon requested me to give him an introduction to the Ministry of Commerce. I promised to do so and, on April 25th. I wrote to the Ministry explaining the object of Mr. Walter's visit. A copy of this letter was sent the same day to the Ministry of Foreign Affairs. I concluded my letter by saying that this approach on the part of the German company ought to be given thorough consideration. I wrote this because I found there might be some political motive at the back of such an offer, and in that event it would be well to ascertain what it was.

Herr Walter called at the Ministry of Commerce and saw Director Batt, and after that I had several consultations with Mr. Batt on the subject. We were agreed that the German proposal was a most remarkable one, and the Government authorities questioned whether Mr. Walter had anything at all to do with the German syndicate, one reason for this being that he had not produced any written authority from the company. We then agreed to inform Mr. Walter that he would have to procure such an authority; this arrived by wire and read as follows:

«Wir bestätigen Ihnen hiermit wunschgemäß ausdrücklich dass Sie von uns beauftragt sind, mit der Königlich Norwegischen Regierung in der Angelegenheit Spitzbergen Verbindung aufzunehmen».

Even after the production of this written authority the Ministry of Commerce regarded Mr. Wal-



og hans misjon. Dette skjønte Walter og han foreslo at Departementet skulle sende en mann til Vereinigte Stahlwerke's kontor i Berlin for å undersøke saken nærmere. Departementet var enig heri og ba meg reise derved. Det blev avtalt at jeg skulle være i Berlin den 3. mai.

Jeg møtte opp til fastsatt tid på selskapets kontor. Til dette møtet hadde det innfunnet seg foruten direktøren i Berlin også 3—4 medlemmer av selskapets styre i Düsseldorf. Disse herrer bekreftet fullt ut herr Walters meddelelser, og saken ble inngående diskutert. Pengene skulle vi få på meget gunstige betingelser, og hvis Norge på grunn av kullavtalen med England ikke skulle kunne bruke en så stor mengde kull som forutsatt utbrutt, var tyskerne villig til å overta det kvantum som Norge ikke kunne absorbere.

Da de tyske forhandlere fikk det inntrykk at jeg stilte meg tvilende til realiteten av tilbudet, sa de at de ville utvirke at jeg skulle få audiens hos Hitler, som noen måneder i forveien — den 30. januar — hadde overtatt makten i Tyskland. De sa at han ville kunne bekrefte det tilbud om lån som Stahlwerke hadde fremsatt.

Møtet hos Hitler fant sted to dager senere. Jeg innfant meg i Reichskanzelei til avtalt tid. Det var merkelig hvor lett det var å komme inn i denne bygning. Det stod en vepnet vakt ved døren, det var alt. Det var ikkje vanskeligere å få adgang her enn i et norsk departementskontor. På forværelset satt en herre som hette Thomson. Han var sønn av en norsk skibsreder i Hamburg og talte norsk. Han fulgte meg inn til Hitler og presenterte meg. Den mektige diktator gikk imot meg med hevet arm og jeg bukket. Jeg er sannsynligvis den første nordmann som Hitler har truffet. Jeg hadde en halv times samtale med ham. Han bekreftet at Stahlwerkes tilbud hadde hans tilslutning og hans store interesse.

Under størsteparten av samtalen kom han inn på forholdet til Sovjet. Han talte som i ekstase og skildret den fare som truet Tyskland fra Sovjet og sin kamp mot kommunismen. Han fremholdt også at Norge på grunn av sin beliggenhet hadde en meget utsatt stilling.

Jeg fikk under denne samtale bekreftet en følelse jeg hadde hatt helt fra Walter fremla Stahlwerkes tilbud om lån i Oslo at dette tilbud hadde en utenrikspolitisk bakgrunn. Jeg var til å begynne med ikke riktig klar over hva den dypere grunn kunne være, men etter å ha tenkt over saken kom jeg til det resultat at saken hang sammen på følgende måte:

I 1932 kjøpte Sovjet-Samveldet et utbygget kullførende område på Spitsbergen, som tilhørte et hollandsk selskap, N. V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie. Formodentlig så Tyskland heri en fare for sine økonomiske og politiske interesser i det nordlige ishav, og for delvis å kunne nøytralisere denne trussel ville tyskerne bidra til å utbygge den norske kullgruve drift på Svalbard, slik at denne

ter and his mission with scepticism. Herr Walter understood this and suggested that the Ministry should send a representative to the offices of the Vereinigte Stahlwerke in Berlin to look more closely into the affair. This was agreed too, and I was asked to go. It was arranged that I should be in Berlin on May 3rd.

I attended at the company's office at the time appointed and was received not only by the Berlin director, but also by three or four Board members from Düsseldorf. These gentlemen fully confirmed Mr. Walter's information and the matter was discussed at length. We were to have the money on very favourable terms, and if, on account of the coal agreement with England, Norway should not be able to absorb so large a quantity of coal as it was proposed to mine, then the Germans were willing to take over the surplus.

When the German negotiators got the impression that I felt dubious as to the reality of the offer, they said they would arrange for me to be received in audience by Hitler, who had come to power a few months before, on January 30th. They assured me that he would be able to confirm the offer of the loan that the Stahlwerke had submitted.

The meeting with Hitler took place two days later.

I attended at the Reichskanzelei as appointed, and found it strange that it should be so easy to gain access to the building. There was one armed sentry at the door, and that was all. Entrance here was no more difficult than it would be to a government office in Norway. In the ante-room there sat a gentleman of the name of Thomson; he was the son of a Norwegian shipowner at Hamburg and spoke Norwegian. He accompanied me and introduced me to Hitler. The great dictator came towards me with his arm raised in the Nazi salute, and I bowed. I am perhaps the first Norwegian Hitler ever met. In the course of the half-an-hour's interview he confirmed that the Stahlwerke's offer had his approval and keen interest.

During the greater part of the interview he spoke of Germany's relations with the Soviet. In a strain verging on the ecstatic he described the Soviet menace to Germany and his fight against communism. He also pointed out that Norway's geographical location placed her in a very vulnerable position.

This interview confirmed the feeling I had had ever since Mr. Walter submitted the Stahlwerke's offer of a loan in Oslo, namely, that the offer had a political background. At first I was not quite clear as to what this deeper motive might be, but on further consideration I came to the conclusion that it was as follows:

In 1932 the Soviet purchased a developed coal-bearing area in Spitsbergen owned by a Dutch company — the N. V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie. Germany presumably saw in this transaction a threat to her economic and political interests in the Arctic, and, with a view to neutralizing this menace in some degree, the Germans wished to contribute towards the development of Norwe-

kunne bli en kommersiell og politisk faktor av større betydning enn den hittil hadde vært. Ved eventuelle tyske subsidier til driften, ville denne lett kunne komme under tysk kontroll. Fra Norge

gian coal-mining in Svalbard, to the end that it might become a commercial and political factor of greater importance than it had been in the past. Possible German subsidies might pave the way for



hadde jo Tyskland intet å frykte. Jeg forsto at Hitler her ville trekke Norge inn i et storpolitisk spill om Svalbard, og at det ikke kunne være tale om at vi kunne være med på en slik plan.

Man kan nu spørre hvilken av de tre aktører, Hitler, Stahlwerke eller Walter var tilbudets opphavsmann. Det er klart at de to første neppe kunne ha unnfanget denne idé. Det måtte være Walter, som var vel kjent med Spitsbergen-forhold, og han hadde uten tvil fulgt godt med i den økonomiske og politiske utvikling i denne del av verden. Han hadde antagelig satt seg i forbindelse med Hitler og fremholdt for ham faren ved den russiske inn- trengen på øygruppen. Hitler var naturligvis straks klar over Spitsbergens store strategiske betydning og ville gjøre et mottrekk mot russernes ekspansjon. Det ville være av den aller største betydning for Tyskland ved en kommende krig med Sovjet som Hitler sikkert forutså, å ha en fly- og flåtebasis på øygruppen for å kunne avskjære tilførsler vestfra til Sovjet. Under de drøftelser som Walters synspunkt fremkaldte var så planen om lånetilbudet oppstått. Hitler mente tydeligvis at et slikt lån ville skaffe Tyskland anledning til å følge begiven- hetene på Spitsbergen og skaffe Tyskland en viss innflytelse og kjennskap til forholdene som kunne komme Tyskland til nytte under en krig.

Etter møtet med Hitler reiste jeg straks hjem og meddelte Handelsdepartementet muntlig resultatet av mine forhandlinger og undersøkelser i Berlin, og departementet var helt enig i mitt synspunkt.

Imidlertid fortsatte forhandlingene mellom Handelsdepartementet og Walter helt til begynnelsen av juni 1933. Grunnen hertil var den at departementet ville skaffe seg så utførlige opplysninger som mulig om tyskernes planer. Den 19. juni sendte Walther et brev til Handelsdepartementet av føl- gende innhold:

«Höflichst bezugnehmend auf meine gestrige Un-

German control of the industry, for Germany had nothing to fear from Norway. I realized that Hitler wished in this way to draw Norway, and thereby Svalbard, into the arena of international politics, but I also realized that Norway's participation in such a scheme was out of the question.

One may now ask which of the three actors — Hitler, the Stahlwerke, or Walter — was the origi- nator of this offer. It is patent that the first two of these could hardly have conceived the idea. It must have been Mr. Walter, who was well ac- quainted with Spitsbergen affairs and was without doubt well abreast of the economic and political developments in that part of the world. It may be presumed that he had got into touch with Hitler and pointed out to him the danger of the Russian incur- sion into the archipelago. Naturally, Hitler would immediately realize the great strategic importance of Spitsbergen and be anxious to counter Russian expansion. It would be all-important for Germany — in the event of a war with Russia, which Hitler is sure to have foreseen — to have an air and naval base in Spitsbergen, enabling her to intercept supplies from the west to Russia. This plan to make Norway an offer of such a loan had thus arisen during the discussion of the view submitted by Walter. Hitler was evidently of opinion that such a loan would ensure to Germany the opportunity of following events in Spitsbergen at close quarters, and of procuring Germany a certain amount of influence and a knowledge at those conditions which might be valuable in the event of war.

After the interview with Hitler, I immediately returned home and gave the Ministry of Commerce a verbal report of the result of my discussions and investigations in Berlin. The Ministry was wholly in agreement with my point of view.

However, the negotiations between the Ministry

terredung mit Herrn Ministerialdirektor Batt gestatte ich mir folgende Vorschläge zu unterbreiten: Um die im Bereich der Königl. Norwegischen Regierung gelegenen Kohlenfelder aufzuschliessen und auf eine Exportfähigkeit von 1 Millionen Tons jährlich zu bringen, und die Verkaufsfrage auf dem Weltmarkt zu regeln, wurde voraussichtlich ein Kapital von 10 Millionen Mark reichlich ausreichend sein, Da aus der Natur der Sache heraus eine genaue Berechnung unmöglich ist, wurde ich vorschlagen, diese Summe der Norwegischen Regierung zur Verfügung und die auszuführende Arbeiten unter Königl. Norw. Regierungskontrolle zu stellen. Es ist gedacht dass die Arbeiten so weit als möglich mit norwegischen Firmen gemeinsam ausgeführt werden, norw. Arbeiter und Norwegisches Material genommen wird. Mit diesem Kapital und mit den Erfahrungen eines grossen Werkes sowohl techn. als handelsmässig (Absatz) glaube ich die ganze Spitzbergenfrage auf eine absolute Rentabilität zu bringen, so, dass die theoretische Epoche damit beendet wird und der Weltmarkt mit Spitzbergenkohle zu rechnen hat. Ich bitte das Ministerium das gesagte in ernste Erwägung zu ziehen und verspreche bei meinem Auftraggeber das gleiche zu erreichen. Wenn die Absicht besteht diesen seitens der Königl. Norw. Regierung aufzunehmen, dessen Durchführbarkeit gar keinen Zweifel zulässt, so ist nötig, dass unter allen Vorbehalten doch eine Beauftragung erfolgt».

Resultatet av forhandlingene ble imidlertid at departementet avsto å benytte seg av Vereingte Stahlwerke's tilbud.

Denne episode gir et interessant innblikk i den betydning som stormaktene allerede på det tidspunkt tillia den strategiske og økonomiske verdi av de arktiske områder, en betydning som har tiltatt i den grad at Arktis vil komme til å spille en dominerende rolle i fremtidige krigsoperasjoner.

of Commerce and Herr Walter were continued right up to the beginning of June 1933. The reason for this was that the Ministry wished to procure as complete information as possible regarding the German plans. On the 19th June Herr Walter wrote as follows to the Ministry of Commerce:

«Höflichst beziehend auf meine gestrige Unterredung mit Herrn Ministerialdirektor Batt gestatte ich mir folgende Vorschläge zu unterbreiten: Um die im Bereich der Königl. Norwegischen Regierung gelegenen Kohlenfelder aufzuschliessen und auf eine Exportfähigkeit von 1 Millionen Tons jährlich zu bringen, und die Verkaufsfrage auf dem Weltmarkt zu regeln, wurde voraussichtlich ein Kapital von 10 Millionen Mark reichlich ausreichend sein, Da aus der Natur der Sache heraus eine genaue Berechnung unmöglich ist, wurde ich vorschlagen, diese Summe der Norwegischen Regierung zur Verfügung und die auszuführende Arbeiten unter Königl. Norw. Regierungskontrolle zu stellen. Es ist gedacht dass die Arbeiten so weit als möglich mit norwegischen Firmen gemeinsam ausgeführt werden, norw. Arbeiter und Norwegisches Material genommen wird. Mit diesem Kapital und mit den Erfahrungen eines grossen Werkes sowohl techn. als handelsmässig (Absatz) glaube ich die ganze Spitzbergenfrage auf eine absolute Rentabilität zu bringen, so, dass die theoretische Epoche damit beendet wird und der Weltmarkt mit Spitzbergenkohle zu rechnen hat. Ich bitte das Ministerium das gesagte in ernste Erwägung zu ziehen und verspreche bei meinem Auftraggeber das gleiche zu erreichen. Wenn die Absicht besteht diesen seitens der Königl. Norw. Regierung aufzunehmen, dessen Durchführbarkeit gar keinen Zweifel zulässt, so ist nötig, dass unter allen Vorbehalten doch eine Beauftragung erfolgt».

The outcome of these negotiations was, however, that the Ministry of Commerce declined to avail itself of the offer from the Vereingte Stahlwerke.

This episode throws an interesting sidelight on the importance attached by the Great Powers to the strategic and economic value of the Arctic regions, an importance that has increased to such a degree that the Arctic is bound to play a dominating role in future war operations.

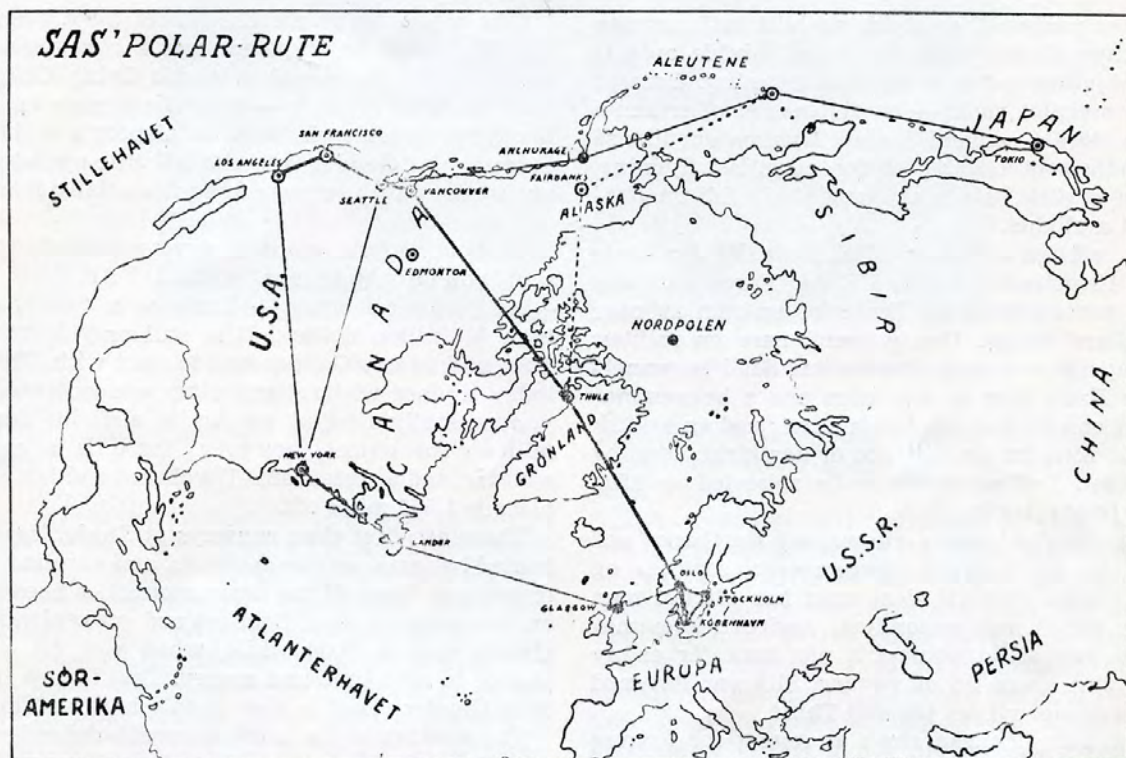


SAS's nye rute over arktisk område

The new SAS-transpolar flight

Bylav

Pressesjef Odd Medbø



Kart over den nye transpolare flyrute.

Tro mot den gamle vikingånden har SAS våget å utforske nye luftveger over de øde, ubebodde arktiske strekninger og har dermed åpnet opp en bakdør til Stillehavet som har vært oppdagelsesreisendes drøm for over et århundrede. De første prøveflyvninger er beregnet for november, 1952, og forberedelser er allerede i gang for å starte regulære flyvninger til US vestkyst så vel som til Tokio via den nye rute engang i 1953.

Den første prøveflyvning markerer i seg selv en viktig milepel i flyvningens historie. Det er første gang et fly som tilhører et handelsselskap flyr fra det amerikanske kontinent til Europa over verdens topp. Det kan godt sidestilles i betydning med Charles Lindbergs soloflytur New York — Paris i 1927.

Men på samme tid er denne prøveflyvning ikke et uttrykk for et forvågent ønske om erobring, men

True to the old Viking spirit, the Scandinavian Airlines System has ventured to explore new air-lanes across the barren, uninhabited land of the Arctic, thus opening up a back door to the Pacific that has been the dream of explorers for more than a century. The first test flights are scheduled for November, 1952, and preparations are already in full swing to start regular service to the US West Coast as well as Tokyo via the new route sometime in 1953.

The first test flight marks in itself an important milestone in the history of aviation. It is the first time an airliner belonging to a commercial company ever makes its way from the American continent to Europe over the Top of the World. It may be formed in the conventional way, using Air Almanac and A.N.T. the use of the periscopic sextant makes it possible to get position lines from resultatet av omhyggelig planlegging. SAS har hatt i importanse well be compared to Charles Lindbergs solo flight New York — Paris in 1927.

At the same time, however, this test flight is not an expression of any adventurous desire to conquer,

alle den moderne vitenskaps hjelpemidler og det aller beste utstyr til disposisjon.

Faktum er at en arktisk rute til Stillehavet er resultatet av langvarige og detaljerte konferanser. SAS har dradd full fordel av kunnskapene hos så fremragende arktiske eksperter som Bernt Balchen og Hjalmar Riiser-Larsen. SAS har også kunnet dra fordel av de erfaringer i arktisk flyvning som US Air Force fikk fra sine hundreder av værobservasjonsflyvninger til Nordpolen.

Som et puslespill er stykkene blitt satt sammen inntil man til sist hadde et korrekt bilde av alle de forskjellige sider av arktisk flyvning. Bare et stykke manglet enda — en flyplass et eller annet sted på Nord-Grønland. En slik flyhavn var like så nødvendig som Gander er for atlantisk flyvning, hvis en arktisk rute noen gang skulle bli en økonomisk mulighet.

Dette viktige stykke er nå til stede. På den korte tid av 18 måneder bygde US Air Force — i den største hemmelighet — Thule for en sum av over $\frac{1}{4}$ milliard dollar. Den er ennå bare en militær base, og slik som også Gander var det i begynnelsen, er Thule idag et sted uten andre bekvemmeligheter enn de man vanligvis finner ved en arktisk flyplass. Men for de militære er der kirke, kino og restaurant. Det nærmeste sivile spisested er 1500 miles. (eng.) borte.

Der er førsteklases («runways») startbaner ved Thule, der er oppvarmede hangarer, service- og bensinstasjon. Det vil si at man har alt det man trenger for en mellomlanding. Andre bekvemmeligheter kan alltid vente litt når man får en ny sjanse til å spare tid og penger. Slik var det med Gander og slik vil det bli med Thule.

Været i de arktiske strøk er regnet for å være meget godt sett fra flyvningens synspunkt. Vindsirkulasjonen over 25.000 ft. er gjerne vestlig med en hurtighet av 20—50 knop sør for 70° N, i lavere høyder nordvestlig omkring 15 knop. Nordover er gjennomsnittsvinden svak østlig og i større høyder på frysepunktet (på null). På Grønlands østkyst og fra fjellkjeden på Baffinøya kan østlige høstvinde forekomme i lag under 10.000 ft.

Skydekket er tettest om våren og sommeren, største tetthet er i mai. Typene er gjerne lav «stratus» eller «stratocumulus» med topper ikke over 5000 ft. Under visse vindforhold kan skyene nå opp til 15.000 ft. p. g. a. orografiske virkninger. Isriskoen er mindre enn over den nordlige Atlanterhavsrute og oved Europa. Det eksisterer ingen plutselig uro i luftmassene, bare uro som skyldes orografiske virkninger.

Med andre ord, det er små sjanser for at den arktiske reisende vil bli luftsyk. Han vil ha den roligste tur på kloden.

Man møter særlige navigasjonsproblemer da en del av flyvningen vil foregå over den magnetiske nordpol. Det er også få radiobølger som kan lede flyet på vegen. Fra Edmonton til Thule vil flyvningen planlegges som en «grid» flygning, og også

but the result of careful planning. SAS has had all the resources of modern science and the best of equipment at its disposal.

An Arctic route to the Pacific is, in fact, the result of timeconsuming and detailed conferences. SAS has taken full benefit of the knowledge of such prominent Arctic experts as Bernt Balchen and Hjalmar Riiser-Larsen. Furthermore, SAS has been able to take advantage of the experience in Arctic flying gained by the US Air Force from its hundreds and hundreds of weather observation flights to the North Pole.

Like a jigsaw puzzle the pieces have been put together, until finally there was a true picture of all the aspects involved in Arctic flying. Only one piece was still missing — an airfield somewhere in Northern Greenland. Such an airport was just as necessary as Gander is to the Atlantic operators, if an Arctic route ever was to be financially feasible.

That important piece is now provided. In the short run of only 18 months, the US Air Force built — in greatest secrecy — Thule at a cost of more than $\frac{1}{4}$ billion dollars. It is still only a military base, and just as Gander was to start with, Thule is today a place without any other convenience than you normally find at an Arctic airfield. For the military personnel, however, there is a church, a movie, and a restaurant. The closest civilian eating place is 1,500 miles off.

There are first class runways at Thule, there are heated hangars, service facilities, and gasoline. That means you have all the basic necessities needed for an intermediate stop. Comfort and convenience can always wait a little while, when you get a new chance to save time and money. That is how it was with Gander. That is how it will be with Thule.

The weather in the Arctic is considered to be very good from the flying point of view. The wind circulation above 25,000 ft. is generally westerly with a speed of 20—25 knots south of 70° N, in lower level northwesterly about 15 knots. Northward the mean wind during the winter is weak easterly and in higher levels zero. On the west coast of Greenland and from the mountain range of Baffin Island, easterly fallwinds may occur in the layer below 10,000 ft.

The cloudiness is greatest during the spring and summer, and has its maximum during May. The types are usually low stratus or stratocumulus with tops not higher than 5,000 ft. During certain wind conditions clouds may reach 15,000 ft. due to orographical effects. The risk of icing is less than over the North Atlantic route and over Europe. Extreme turbulence does not exist, only turbulence due to orographical effects.

In other words, there are little chances for the Arctic traveller ever to get airsick. He will enjoy the smoothest ride in the world.

Special navigation problems are encountered, since part of the flying will be over the Magnetic North Pole. Furthermore, there are few radio beams to guide the plane on its way. From Edmonton to Thule the flight will be planned as a «grid»

fra Thule til Grønlands østkyst, men vil skifte over til den alminnelige metode fra Grønlands østkyst til København. «Gridnavigasjon er den spesielle

flight, le to the east coast of Greenland the flight will also be planned as a grid flight, changing to the conventional method from the east coast of



Super Cloudmaster (DC-6B) som skal fly polarruten.

storsirkelnavigasjonsmetode som brukes i polar-egnene).

Den gridnavigasjonsmetode som skal brukes er den samme osm er fastsatt i US Air Force Navigation Manual med «Grid Nord» i retning fra Greenwich langs den 180de meridian. Gridsystemet er trykt på polar-navigasjonskartet.

Et lavpresisjons gyro-arrangement brukes som et eget navigasjonshjelpemiddel. Det setter piloten i stand til å pense over fra magnetisk «slaving of the autopilot» og «fluxgate indicator» til lavpresisjons gyrokontroll.

Innenfor 500 naut. mil fra den magnetiske nordpol kan man ikke stole på magnetiske kompasser som styremiddel. Grunnen til dette er den svake horisontale komponent i områdene omkring den magnetiske pol og unøyaktige kartlagte magnetiske variasjoner som her kan nå så høyt som 180°. Men «fluxgate» kompasset skal kontrolleres hele tiden så det kan brukes om nødvendig.

For den del av ruten som er innenfor 500 naut. mil av den magnetiske nordpol vil «gyros» bli brukt for styring, og den viktigste er lavpresisjons «gyroet». Når man styrer ved gyro må presisjonsraten ofte kontrolleres med et astrokompass, og man må føre et gyrograf som kan vise retningsforandringer.

Under sommerflyvninger i områdene omkring den magnetiske pol trenger man kanskje Pfund Sky kompasset — som gjør det mulig å bestemme solens posisjon selv om den er under horisonten —, en L.H.A. computator» samt en «Twilight computator».

Imidlertid vil astronavigasjon spille den viktigste rolle under hele flyvningen Edmonton—Thule—

Greenland to Copenhagen. (Grid navigation is the special method of great circle navigation used in polar areas).

The method of grid navigation to be used is the one laid down in the US Air Force Air Navigation Manual with Grid North in the direction from Greenwich along the 180th Meridian. The grid system is printed on the Polar Navigation Charts.

A low precession gyro arrangement is used as special navigation aid. It enables the pilot to switch over from magnetic slaving of the autopilot and fluxgate indicators to low precession gyro control.

Within 500 nautic miles of the North Magnetic Pole the magnetic compasses are not to be relied upon as means of steering. The reason for this is the weak horizontal component within the area around the Magnetic Pole itself, and inaccurately charted magnetic variation which here reaches values as high as 180°. However, the fluxgate compass is to be checked all the time so it can be used if needed.

For the part of the route which is within 500 nautic miles of the North Magnetic Pole, gyros will be relied upon for steering purpose, and the most important one is the low precession gyro. Steering on gyro, the rate of precession must be checked frequently by astro compass, and a gyro graph must be kept to give a pictorial record of the change of heading.

During summer operation in the area of the Magnetic Pole, the Pfund Sky compass — which makes it possible to fix the position of the sun even when it is below the horizon —, the L.H.A. computator, and the Twilight computator may be required.

However, astro navigation will play the most important part during the entire flight Edmonton

København, og astronavigasjon vil bli foretatt på vanlig måte ved hjelp av Air Almanac og A.N.T. Bruken av den periskopiske sekstant gjør det mulig å få posisjonslinjer fra planeter og lysende stjerner selv i tussmørkeperioder.

Alt mannskap som flyr den arktiske rute må gjennomgå et kursus i polarnavigasjon og SAS Polar Navigation Handbook vil bli sendt til alt slikt personale for personlige studier. The Arctic Survival Manual vil bli lest av hvert medlem av mannskapene, og det vil bli holdt diskusjonsmøter om arktiske problemer.

På begge prøveflyvningene vil man ha et dobbelt mannskap, d.v.s. to kapteiner, to navigatører, to radio operatører og to flyingeniører. Førstekaptein på den første turen er kaptein Poul Jensen, Danmark. Den svenske kaptein Sven Gibson er annenkaptein mens den norske navigatør Einar Pedersen har ansvaret for den viktige navigasjonsjobben. Kaptein Jensen vil også ha kommandoen over den annen prøveflyvningen.

Da flyvningen for størsteparten foregår over strøk uten andre hjelpemidler enn de som de militære har, har man måttet gjøre spesielle arrangementer. På prøveturene er alle passasjerstene i den bakerste kabin blitt tatt bort for å gi plass for ekstra utstyr — bare fire overkøyer blir stående for normalt bruk.

Istedenfor seter føres en hel del ekstradeler, — nesten et helt lite verksted. Blant andre ting finner man en hjulring til forreste hjul og et komplett hovedhjul, maskin-sylindre og deler, instrumenter, verktøy, og «service adapteres», med tilsammen en vekt av 1350 lbs.

Det finnes også arktisk utstyr, som for det meste består av vinterfrakker for alle personer ombord, krisematrasjoner, spesielle medisinske pakninger, noen få par ski for mannskapet samt kriseradio-utstyr. Redningsflåtene ombord kan brukes som telt.

Den forreste hovedkabin vil bli utstyrt med 32 standardiserte Hardmann seter, mens på styrbords side av den forreste passasjeravdelingen — salongen — er fire passasjer seter tatt bort. Et navigasjonsbord og stol vil bli festet her istedet. På babords side finnes køyer for mannskapet.

Prøveflyrutene er på samme tid leveringsflyvninger for to av de 14 Douglas DC-6B som SAS har bestilt. Etter at flyene er ferjet over fra Santa Monica vil de lette fra Los Angeles International Airport. Ruten de skal følge går via San Francisco, Seattle og Vancouver som alternative landingssteder på veien til Edmonton.

Under to-timersoppholdet i Edmonton vil man få de siste værvarslinger. Fra Edmonton fortsetter flyvningen NØ over Kanada via den magnetiske nordpol til Grønland. Det vil bli nok et to-timers opphold ved Thule før man letter for den siste og lengste etappe til København.

Flytiden fra Los Angeles til Edmonton er beregnet til 6½ time, fra Edmonton til Thule til 8 timer og fra Thule til København til 10 timer. Ruten som

—Thule—Copenhagen. Thus, astro navigation will be performed in the conventional way, using Air Almanac and A.N.T. The use of the periscopic sextant makes it possible to get position lines from planets and brighter stars even during twilight periods.

All crew flying on the Arctic route has to pass a course in polar navigation, and the SAS Polar Navigation Handbook will be issued to all crew members concerned for personal study. The Arctic Survival Manual will be read through individually by all crew members, and discussions on Arctic survival are to be held.

On both test flights two complete crews are to be carried, i.e. two Captains, two Navigators, two Radio Operators, and two Flight Engineers. Captain-in-command on the first flight is Captain Poul Jensen, Denmark. The Swedish Captain Sven Gibson is Second Captain, while Navigator Einar Pedersen of Norway has the responsibility of the important navigation job. Captain Jensen will also command the second test flight.

Because of the fact that the flights are routed mainly over areas where there are no other service facilities than those provided by the military, special arrangements had to be made. On the test flights all the passenger seats in the rear cabin have been removed to provide space for extra equipment — only four upper berths are left for normal use.

Instead of seats, an ample supply of spare parts is to be carried — in fact, a whole little workshop. Among other things, you will find a nose wheel tire and a complete main wheel, engine cylinders and accessories, instruments, tools and service adapters, to a total weight of 1,350 lbs.

There is also Arctic survival equipment, consisting mainly of winter coats for all persons on board, emergency food rations, special medical kit, a few pairs of skis for the crew, and emergency radio equipment. The life rafts carried on board can be used as tents.

The forward main cabin will be equipped with 32 standard class Hardmann seats, while on the starboard side of the forward passenger compartment — the «state room» — the four passenger seats are removed. A navigator's table and seat will be attached to the seat track. On the port side berths for the crew are to be found.

The test flights are at the same time delivery flights of the two of the 14 Douglas DC-6B's SAS has ordered. After ferrying the planes from Santa Monica they will take off from Los Angeles International Airport. The route to be followed is via San Francisco, Seattle and Vancouver as alternative landing points to Edmonton.

During the two hours stop over at Edmonton, the latest weather information will be obtained. From Edmonton the flight is continued NE across Canada via the Magnetic North Pole to Greenland. There will be another two hours stopover at Thule, before taking off for the last, and longest, leg to Copenhagen.

The flying time from Los Angeles to Edmonton is estimated at 6½ hours, from Edmonton to Thule

Torpedering i Østisen under forrige verdenskrig

En beretning av Arthur Ingebrigtsen

I mars 1917 lå vi seilklar i Tromsø, klar til å stikke ut fra byen med kurs for Østisen. Fartøy og utrustning var i førsteklasses stand.

Det som skilte denne turen fra andre fangstturen var at vi hadde måttet pakke ekstrakasser med proviant i livbåtene, og dette hadde vi gjort fordi vi muligens kunne råke ut for ubåter. Tyskerne hadde kunngjort at de hadde utvidet krigsområdet, og det var varslet ubåter på tokt i Ishavet. De hadde allerede senket flere norske ishavsskuter.

Av familien og andre hadde vi fått advarsler mot å dra av sted under slike forhold. Men prisene på spekk og skinn var høye og for å kunne verge oss mot ubåter hadde vi nok ammunisjon og geværer. Det var fem skarpskyttere ombord, og vi regnet med å kunne gjøre motstand og selge oss dyrest mulig om det kom til kamp. Eller som en av karene sa: «Kjæm tyskertan luranes på oss, så skal han få smake Kraga». Vi håpet at vi kunne klare oss om vi greidde å lure oss over havet fra Norge og inn i isen.

Skipperen og tolderer kom på dekk etter å ha forseglett utrustningen bak i salongen og noen av guttene satte dem i land. Ombord igjen ga skipperen ordre om å fyre opp maskinen. Duren av fyr-lampen hørtes oppe på dekk der hele mannskapet med skipperen i spissen sto fremme på bakken. Kokken sa til skipperen:

«Ja, ka nytt hørte så du når du var sist i land?»

«Jau, det var ikke fine nyheter. Tyskertan hadde sendt flere ubåta oppover, så nu ble det vanskelig å komme over havet og inn i isen. Tyskertan skulle ha sagt at ikke ei einaste skute skulle klare å komme seg tilbake til Norge fra isen i hvert fall. Jagu sa jeg smør» avsluttet han og sendte en diger skrå langt bortetter havet.

Flere av karene kom med truende uttalelser

og var innstilt på en dyst med ubåtene, som tok på de små fangstskutene som andre sjørøvere, og 1. skytteren spurte: «Korleis er det med de andre skutene som er gått før oss?»

«Det må fuglan vete, men vi har ikke tid til å reflektere over sån skjit» svarte skipperen.

Det hørtes et kraftig smell da den 92 hestekrefters «Avance»-motoren startet. Klokka var blitt 20, det var torsdag kveld og vi måtte skynde oss med å komme ut. Ingen ishavsmann seiler ut på en fredag — den dagen Vår Herre ble korsfestet.

Mange råbarkede ishavsgaster hadde harsellert over dette, men enda hadde ingen våget å bryte den tradisjonen.

Fra rorhuset, der skipperen nå var, hørte vi telegrafens varsele og kommandoen: «Hiv inn ankeret».

Alle gjorde sin plikt og ankeret var snart oppe. «Halv fart forover!» Skuta seg ut fra ankerplassen. Det ble vinket fra koner og kjenninger og særlig fra barna som sto igjen på land, flagget smaldt kraftig i sørvesten fra gaffelen.

Maskinen fikk full fart, den stolte skuta økte farten og en hel sørvestkuling lager krappsjø. Sundet sto i en rokk. «Heis fokkal! Heis storseilet!»

Skuta fikk ennå større fart og vi dro nordetter leia.

Neste morgen klokken 6 passerte vi Havøy-gavlen, fremdeles i frisk vind. Vi så ingen andre båter.

Ved vaktskiftet var kokken misfornøyd med at det var så mye sjøvann på dørken, men ingen syntes det gjorde noe, for kaffen smakte ikke dårligere av den grunn. Frivakta var spent på om det nå bar like til havs. Det var avtalt at flere skuter skulle være sammen når det bar ut fra Honningsvåg.

Men i Honningsvåg var ingen å se. «Vel», sa

man skal følge er identisk med den som er foreslått for den planlagte passasjerrute. Men det er mulig at Vancouver vil bli brukt for mellomlanding istedenfor Edmonton når den regulære drift begynner.

Selv om vinteren vil den arktiske reisende oppleve noen uforglemmelige panoramaer av det øde nord. Himmelen er opplyst av praktfulle farger fra en sol som sjelden går over horisonten, og når den sees fra flyvinduet i 25.000 fots høyde, er synet noe som alltid vil bevares i erindringen. Snøbreene, det endeløse øde og de snøkledte fjellkjedene er også et majestetisk syn.

Og — hvis man er heldig — kan man kanskje få se det skjønneste av alt: et fargestrålende teppe av nordlys.

SAS's prøvetur med «Arild Viking» er den første transpolare ikke-militære flyvning og den aller første transpolare flyvning i vintertiden.

at 8 hours, and from Thule to Copenhagen at 10 hours. The route to be followed is identical with the one proposed for the planned scheduled service. Vancouver might, however, be used as intermediate stop instead of Edmonton when regular operations are inaugurated.

Even in winter, the Arctic traveller will experience some unforgettable views of the barren North. The sky, masterly colored by a sun rarely raising over the horizon as seen from the airplane window some 25,000 ft. up, will be forever remembered. The glaciers, the endless wilderness, and the snowclad mountain ranges offer other majestic scenery.

And — if you are lucky — you might be served the most fascinating view of them all: a color-sparkling curtain of Aurora Borealis.

The SAS test flight with «Arild Viking» is the first transpolar non-military flight and the very first transpolar flight during the winter period.

skipperen — «legg inn to rev i storseilet og strekk mesanen, så gir vi ho full peising austover — no det er så fin bøl». Men han la til: «No må dokker aille kike godt etter disse forbanna ujævlan.» «Ja» svarte annenskytteren — «æ har no børsa klar, så ser æ eit periskop eller kikaue, så faen ta meg smeller æ laus». «Nei, ikje no. Men hvis den kjem etter oss inn i isbaksen, da faen veit om vi

finne oss i at vi tapte føling med de andre skutene. Vi holdt god fart nordaustover for å komme lengst mulig før tåka lettet. Slik gikk det i halvannet døgn. Alle mann lå i fullt utstyr på frivaktene, klar til å gå i båtene. Det skjedde ikke noe — «Gudskjelov», sa skipperen, «nå ser vi isglan forut, så nå skulle vi være noenlunde sikre». Vi møtte drivisen og så etterhvert også sel på isen.



Selfangeren «Wild Flower» går ned.

inkje ska prøve oss. Du veit at vi er ikkje i krig med dem» sa skipperen. «Ja, men ka faen er dem etter de der stakkars ishavsskutan da, her oppe i Ishavet?» «Jo, du veit vi selger jo spekk og skinn til motparten. Så da så».

Turen fortsatte med høyeste fart. Det knaket og larmet over alt om bord, seilene sto spent og motoren gikk for fullt. Alle mann var på utkikk hele dagen.

Da vi kom til Vardø, traff vi tre andre skuter som skulle samme veg som oss og vi rådslo om hvordan vi best skulle komme oss over havet og inn i isen. Det gikk ville rykter i Vardø om ubåter utenfor kysten og spesielt utenfor Vardø. Vi lå der i to døgn og hvilte oss ut. Det ble mye prating med de andre mannskapene — litt ble det også drukket, naturligvis. Stemningen var nokså febrilsk i det hele tatt. Alle visste jo at turen var langt fra ufarlig, men det var så vanskelig å vite hvor farlig det var. Mye kunne jo være overdrevne rykter.

Torsdag morgen klokken 5 startet tre skuter i følge. Det var disig — det reneste ønskevær til å lure seg ut fra kysten i. Lenger ut gikk disigheten over til tykk skodde, den sto som en mur utenfor kysten. Alle skutene kjørte for full fart austover. «Dette er rene hasarden» sa skipperen — «hold god utkikk, kara — nå gjelder det mens skodda ligger så kjukk». Da tåka berget oss fra å se ubåter og ubåtene fra å se oss, måtte vi

Skipperen entret opp i tønna og en stund etter ropte han at vi måtte bare gjøre båtene klar: Det fantes sel over alt.

Det ble liv og rørelse ombord. Skipperen kom ned og gikk inn i rorhuset. Da smalt alt de første skuddene og så gikk det slag i slag. Selen var ven og tørr, den lå helt rolig og var et lett bytte.

Kokken hang i med å lage drabelige porsjoner tjukk-erter og flesk, for nå måtte karene ha kraftig kost. Skipperen styrte skuta bort til et storflak. Der lå en stor haug med sel, klar til å hives ombord og han gikk selv bort til winsjen. Fire—fem skinn av gangen ble heist over rekka og slik gikk det over et døgn. Da hadde vi 750 storsel.

Vi så ingen andre. Rimfrosten som lå tykk rundt oss ga ikke no godt utsyn. Dessuten lå det tykt med is overalt på skuta. Karene måtte stadig banke løs isen.

Nå og da skjenket skipperen en dram — det kvikket opp i frøsne og søvnløse ishavskropper.

Humøret var godt som det pleier å være når det blir storfangst alt første dagen. Skinn ble spekket og plasert i rommene. Det bar lenger inn i isen etter mer sel. Det var blitt vindstille, isen var slakket opp. Da selen var blitt urolig etter all skytingen, ble det bestemt at vi skulle få en pause på 6 timer. Etter at karene hadde spist kraftig, seg de over ende og det var bare snorking å høre i lugaren.

Ikke bares norking forresten. Kokken hadde vært nede etter skaffetøyet og kom opp og lurte på om

ikke ertesuppa hadde vært for kraftig. «Jo, ertene var som revehaggel» sa skytteren oppe på dekk og så opp i luften, «men her er høyt under taket».

Kokken mente han hadde hørt skudd austafør. «Sludder — hvem skyter her» mente skytteren. De sto og trettet om dette til de tydelig hørte skudd igjen. «Nå — der hører du sjøl, din darolatje» sa kokken. «Ja, piskedausen e' det ikke skudd» sa skytteren — «spring og varsku skipperen. Æ går opp i tønna.»

Oppe i tønna tok han kikkerten, pusset linsen, sopte vekk rimfrosten som lå rundt kanten av tønna, satte kikkerten for øynene og begynte å speide rundt seg.

Først så han i den retning skuddene hørtes fra uten å oppdage annet enn is. I nord var bare is, i søraust åpent vann med slakkis, en del sel lå spredd på isflakene.

Men der — langt ute i horisonten — var noe han ikke fikk riktig tak på. Han så flere ganger i samme retning. Endelig forsto han hva han så, stakk kikkerten i futteralet og kom seg ned på dekk, ropte ned i maskinen: «Fyr opp kvikt! Den der ubåtfaen har nettopp senka ei av kameratskutan som lå og fanga lenger aust.» Og så ropte han til skipperen om at han måtte komme opp for nå lå ubåten borte ved den andre skuta.

Skipperen var raskt i klærne, men da han kom opp var motoren allerede i gang og alle mann på dekket. «Gjør båten klar, gutta», sa skipperen, ringte klar i maskinen og styrte skuta inn i isen. «Opp i tønna, skytter og gi kurs», kommanderte han. Og oppe i tønna tok skytteren kikkerten igjen og så mot aust.

«Herregud — skuta er borte! Æ ser dem, mainnan på isen, men de er så langt borte at æ kain itje tæll kor mange dem e'. Men skuta er gått ned».

Skuta gikk for sakte fart inn i isen. Det gjaldt å komme seg lengst mulig inn, for neste gang kunne det være vår tur. Nå kunne vi ikke hjelpe de andre noe. Vi fikk håpe de hadde sett oss og hadde begynt å gå hitover. Vi hadde nå selv så mye is mellom oss og havkanten at vi følte oss noenlunde sikre på ubåtene. Det blåste mer og mer fra søraust, slik at isen ble presset ennå mer sammen og nå ble vi liggende helt stille. Klokka 21 gikk skipperen opp i tønna for å orientere seg. Han så en og annen sel, men dem fikk vi la være i fred. Det var viktig at karene fikk hvile ut nå. Til de forliste kunne han ikke se noe. Det kunne bli trangt ombord om de var så heldige å komme seg hit, men det måtte gå. Vi måtte bare ligge og vente til morgenen kom og så se hva vi kunne gjøre for de andre da.

Det var stille neste morgen blant karene. Annenmaskinisten satt for seg selv nede i maskinen og spikket en liten båt til gutten sin. Han tenkte på dem hjemme — kona og den 5-årige Olav. Det var ikke mange dager siden Olav satt på fanget og ba faren lage en liten båt til seg. Nå satt maskinisten her med ubåter lurende utenfor iskanten. For et liv, tenkte han og så opp mot kjeisingen hvor lyset sev ned. Det var så stille ombord at han hørte skipsuret slå taktfaste tikk—tikk i akterkahytten. Han så på trebåten han spikket: «Jaja,

kjære Olav» sa han ved seg selv — «kommer han pappa hjem fra denne turen, skal du få finere båt enn jeg lovet da jeg dro.» Så tok han seg i det — «jeg tror jamen jeg sitter her og blir sentimental» — ristet stemningen av seg og trampet inn til de andre. En kar i overkøya syntes han var bleik — «er du sjuk?» spurte han. «Nei — men jeg satt nå der nede i maskinen og så begynte tankene å gå heimover.» «Nei jasså, er du blitt sentimental nå. Ka faen ska du reise fra den pene lille gutten din og opp i dette helvete for? Faen sjøl ligg nok utafor og venter på oss. Vi som ingen nær familie har er det ikke så farlig med, men du som har en liten gutt heime skulle ha hatt en omgang juling som begir deg ut på en så risikabel tur. Og kan hende vi ikke ser Norges kyst igjen. Hva da med dem som du har ansvar for.» Han i overkøya fikk medhold av de andre. Nå sto de opp og gikk til arbeid, men det er arbeid uten glede. De banket is, gjorde skuta fri for snø — men hele tiden var blikket rettet mot aust, etter kameratene de visste slet og kjempet seg fram.

Det var bare is å se så langt øyet rakk. Det var disig også, men vi kjente et sørlig drag i luften som varslet at det kunne komme til å letne ut på dagen.

Det var søndag og det ble ikke noen fangst.

Søndag ja. «Her er jo en og annen sel som ligg oppe» sa en av karene — «men skipperen sitter vel nede og leser i postillen som han har under haugjerdet». En av guttene satte i et kaldflir. «Jaggu sa jeg smør — den krestendommen er vel borte når oppgjøret kommer på bordet. Ikke trur æ på bibellesing. Men kanskje ubåtfaen som ligg utafor iskanten og lure har gjort at han ska forsøke å ræve sæ inn med Vår Herre. Han trur vel den-slags hyklari går — nei pinedø er det da bedre å være en real synnar — det meiner no æ.»

«Å ja, det er vel nokke i det resonnemanget, men det blir vel hans sak?»

En eldre kar blandet seg i samtalen. «Nei guta. la hver mann passe sitt — det er vel det beste!»

Kokken kom til en enig forsamling der han kom med kaffekjelen. Han leverte kjelen ned gjen-nom kapp — «her er to sett vaffelkakbotna til hver» sa han og fikk stor takk.

Samtalen gikk litt lettere. Nå var det kokken som det ble snakket om.

«Æ lure no på kor han e ifrå, den karen — æ har hørt han ska være opp fra Signaldalen. Han har litt lappisk i dialækten høres det ut for».

«Å, han har fart til sjøss en tid. Da han kom ombord her var han akterutseilt i Tromsø. Papiran og alt det andre er ombord i siste båten han var på».

«Koffer da?» spurte noen.

«Å den førbainna fylla får no ta skylda denne-gangen og. Men vafflan dem er go, det er sikkert.»

Det hørtes tråkk på dekket. Det var diskusjon mellom skipperen og skytterne fremme på bakken. Førsteskytteren sa han hadde hørt skudd nettopp. Skipperen entret opp i tønna og speidet med kikkerten utover. «Nei, det er bare is og is, så langt øyet han se.»

Det letnet i nord, han fikk bedre sikt. Og nå så

han noe. Han nidstirret, tørket øynene og så igjen for å være sikker. Det var ikke tvil: «Dekk ohøj! Gud hjelpe meg — rett i nord ser æ tydelig to fangstbåta. Æ trur de e 10—12 mainn. Dem kjem hitover. Dem dreg båtan med seg». Han la kikkerten på plass og bega seg hurtig ned. Der sto mannskapet spent og ventet. «Stakkars folk — de samme som for fire—fem dager siden ble jagd på isen av en tysk ubåt kommer hitover.» Nå entret karene riggen og speidet og nå kunne også de se dem komme. Noen gjorde seg klar og tok hakapiken med hvis ulykken skulle være ute og noen ramlet i et hull.

6 mann la i veg. De var spreke, sprang og hoppet over isfloene for å komme fort bort og kunne hjelpe. Ombord i skuta sto en i tønna og fulgte dem i kikkerten. En stund etter kunne han rope ned at karene hadde møtt de andre. «Æ ser dem omfavne kvarandre. Og nå tar de tak i båtan og kommer hitover».

Skipperen satte kokken til å sprette ti bokser fårikål og ga ham en kar til hjelp med potetskrelingen.

De torpederte kom nærmere og vi kunne dra kjensel på dem. Det var mannskapet fra en av de tre båtene vi hadde vært sammen med i Vardø.

Alle mann var i live, men yngstekaren hadde forfrosset bena og lå i båten de dro med seg.

Karene ble ønsket velkommen ombord og sendt ned til maten med en gang. «No må dokker vær forsiktig med å spise for fort — dokker veit de' e farlig når man er sliten og overanstrengt. Men dokker er det vel unt, så bare legg i dokker så mye dokker vil» sa skipperen.

Yngstekaren fikk også litt mat i seg og ble leid akterut. Der ble han puttet i køya til skipperen og sovnet.

Etter maten fikk karene røyk. «Det smaker godt når man har vært fri i fem døgn» sa den torpederte skipperen og tok dype drag.

Etter en stund sa han: «Det er et Guds under at alle mann er i live.» Nå spurte skipperen vår: «Ja, korleissen gikk det til?»

Og den torpederte skipperen fortalte:

«Jo du skjønner, vi kom nokså langt aust før vi satte over. Vi hadde inne 400 sel og alt så lyst ut. Det var fine utsikter og med sel omtrent på alle flak. Lenger inne var en stor fin odde. Vi mente å gå dit inn etterpå.

Fangsten var spekket og plasert og vi skulle til å gå innover. Da kom noe rett opp av havet bak oss. Det så ut som ei skute med botten i været. «Å gud hjelpe oss, det er den djævelske ubåten» ropte førsteskytteren, og nå kom det fem mann ut av tårnet på båten. Kanonen var rettet mot oss og den ene karen ropte over at skipperen skulle komme bort.

Æ sa til gutan at de skulle hente proviant og hive i båtene, og ikke glemme gevær og ammunisjon. Sjø! gikk jeg i lett båten med skipspapirene. Så rodde jeg mellom småisflakene bort til ubåten og der sto tre mann med revolverne rettet mot meg. Sjefen spurte om jeg hadde skipspapirene med. Ja, sa jeg. Vi har norsk utrustning, sa jeg.

Nei, vi vet bedre. Nå går De om bord. De får ti

minutter til å gå fra borde. Har De forstått? Det skip skal senkes. Har De forstått?

Ja, måtte æ svare.

Godt, sa han. Dra tilbake.

Og da jeg kom telbake, var alle mann på isen med to fangstbåta. Da jeg entret, ropte jeg at dem skulle skynde seg. Dem kjem om 7—8 minutt sa jeg.

En mann fra ubåten var allerede fremme ved styrbord side og hengte på en lang glasstube. Så ropte han dævelen fra ubåten: Einer minute!

Æ hoppa rakt over rekka og sprang til mine folk.

Det var trist ja. Vi fikk ikke annet med oss enn litt proviant og våpen og ammunisjon. Men kokken vår skal ha aille manns takk for at han tok med så pass kjøkkenutstyr at vi har kunnet lage til mat. Det har gått på et vis, selv om vi ikke har kunnet sove noe. Og nå vi har fått fast fotfeste igjen, da er det gudskjetakk en stor lettelse i all elendig-heta.»

Det var kommet inn varmt vann og vi hadde brygget oss en toddy før han begynte å fortelle. Det var bare de to som snakket sammen nå — skipperen vår og den torpederte skipperen. Yngstegutten våknet og begynte å gråte. Vi spurte om han hadde vondt. «Nei, men æ drømte om mamma. Ho syntes æ var for ung til å dra ut». — «Kos pass gammel er du no?» spurte skipperen. «Æ blir femten år til høsten». Så hikstet han og spurte: «Trur dokker at vi blir torpedert en gang tel? Jeg mista alle klean, klokka æ fikk fra ho mamma. Den var fra han pappa».

«Og hvor er han nu, pappan din?»

«Æ har ikke noken pappa mere, han kom bort på fiske utafør Kinnarodden. Folk fant bare betan av sjarken oppe i skjæra i Vestre Sandfjorden». Gutten snudde seg mot veggen, gråt stille, men sovnet etter en stund.

Skipperne satt lenge og talte sammen. «Var han ikke for ung å ta med», spurte skipperen vår.

«Å jo,» svarte den andre — «men han er en sådan oppvakt gutt, snill og alltid villig til det vi ber om og en gang må jo være den første».

Mannskapene var kommet på talefot og de pratet lenge om hendingene. Det var langt på natt og litt etter litt la de seg alle sammen hvor det best falt seg.

Neste dag putret motoren igjen. Det var sel lenger inn i isen og et selslag kunne være bra å ta med nå det var folk nok. Vi måtte snart tenke på hjemturen. Vi skulle forsøke å komme oss østover i isen.

Det gikk bra, vi kom opp i et bra selslag og fikk ca. 500 sel. Og så satte vi kursen heimover igjen.

Forsiktig manøvrerte vi oss ut av isen. Alle mann var på vakt og hadde svoret at fikk vi øye på periskop skulle ingen jævel få bruke kanonen. Vi kunne skyte og det skulle tyskertan få merke.

Straks vi var ute av isen, satte vi full fart austover. Det var mye sel i vannet, men alle var besatt av tanken på å komme heim til Norge snarest, om vi så skulle kjøre helt til Murmansk for å komme til kysten.

Etter to døgn så vi et stort skip som kom mot oss. En mann oppe i riggen ropte at det var «Panga» —

den russiske vaktbåten. Da ropte vi hurra, for nå mente vi at vi var berget. Da russeren kom på siden av oss, fortalte den at en ubåt hadde senket flere skuter inne på Kvitsjøbukta. Men den ubåten som opererte her oppe ble senket for to dager siden av en destroyer. Da ble det ropt hurra igjen.

Vi spurte om noen ble berget. «Njet, njet — alle på ubåten gikk ned».

«Da kan vi gå oppunder land nå?»

«Da — da — det ligger en destroyer lenger sør og venter på skuter som skal vestover. Bare gå med full fart».

Vi tok farvel med russerne og etter 18 timers kjøring for fullt var vi under land. Der lå fem andre skuter som skulle til Norge. Vi fikk ordre om å gjøre fangstbåtene sjøklare med alt tilbehør og så måtte vi la dem henge utsvinget i davitene. Nå gikk vi med full fart mot vest.

Det føltes som å kappkjøre med døden.

Men etter to døgn var vi klar av Kinnarodden og følte oss nesten helt trygge. Det gikk fint til

Honningsvåg også. Der hvilte vi ut og satte oss i forbindelse med dem hjemme.

I Tromsø seg vi inn på Nordhavna og merket at de hadde fått beskjed hjemme om at vi var kommet velberget hjem. For der stod hele byen og vel så det og tok imot oss. De hadde hørt rykter om at vi var senket med mann og mus i Ishavet. Det torpederte mannskapet ble kledd opp og fikk erstattet skaden, men de mistet jo alt utstyret sitt.

Da vi kom på land, sto kona og småkaren til annen-maskinisten vår og vinket til far. «Har du båten, pappa?» spurte Olav. Gutten fikk båten, og han fikk også løfte på en større. Så fikk han henge om halsen på far sin og fikk ham til å love at han ikke skulle dra ut flere ganger — i hvert fall ikke så lenge denne grusomme krigen varte.

Ja, vi hadde flaks, som skipperen sa. Men det kom av at vi ikke gikk ut på en fredag. Tror no æ da, sa han.

Denne beretning fikk jeg i 1917 av en nå avdød kamerat.



Notiser

Kullskipningen fra Svalbard har gått bra i sommer.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S har skipet ca. 383.000 tonn inklusiv bunkers.

Kings Bay Kull Comp. A/S har skipet ca. 70.000 tonn inklusiv bunkers.

Vi hadde et telefonintervju med oberst Bernt Balchen mens han var i Oslo etter den første transpolare sivilflygning.

Vi spurte om det ikke var på tide at våre landsmenn på Svalbard fikk fast flypostrute i vinterhalvåret. Oberst Balchen mente at det var ingen sak å gjennomføre slike flygninger, hvis bare høvelige flyplasser var til disposisjon.

Da vårt land i dag har slike flyplasser, vil vi henstille til de rette myndigheter at kontinuerlig postflyrute til Svalbard blir satt i gang snarest.

Vi mener det er en skam og dårlig ivaretagelse av store nasjonale verdier at en del av moderlandet med viktig industri og relativt stor befolkning en stor del av året ikke har annet enn radioforbindelse med oss her hjemme.

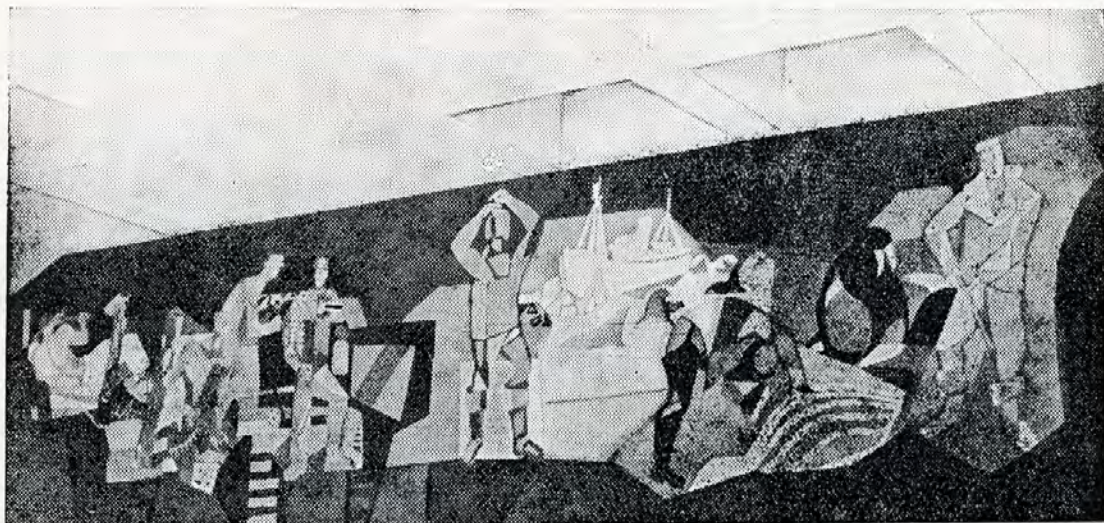
Vi mener at også vår marine forsømmer våre arktiske områder, og vi mener at der bør opprettes en spesialkommando for å gjøre vår marine så snart som mulig i stand til å operere i Arktis. Spesielt bør det forsømt i personellutdannelsen tas igjen snarest mulig.

Dr. Herman Løvenskiold holdt den 13. f. m. et meget interessant foredrag m/ fargefilm om det arktiske fugleliv. Han viste også endel lysbilleder i farger av bl. a. gjess under ruging, samt av alkekongen og tjujo på og utenfor redet.

Fargefilmen var meget god og spesielt billedene av den hvitkinnete gås og alkekongen var de beste fuglebilleder vi noen gang har sett.



Arktisk Forening, Tromsø, og foreningens virksomhet i 1952



Gjørleif Uthaug's dekorative veggfelt ved inngangen til Polarutstillingen.

Foreningen har i årets løp fulgt opp endel saker som tidligere har vært tatt opp av foreningen, bl. a. om fortsatt postflygning til Svalbard før skipningssesongen tar til, nye henvendelser til myndighetene om hjelpefartøy for selfangerflåten etter den sørgelige ulykke i Vesterisen for å nevne noe.

Men det vesentligste arbeid i året som er gått, er lagt i gjennomføringen av en polarutstilling i forbindelse med Norges Varemesses Riksmesse i Tromsø i dagene 9.—20. juli i år.

Det var foreningens formann, kjøpmann Johan Hagerup og konsulent Theo. Hansen som under en samtale i Oslo høsten 1951 fikk ideen til en slik utstilling. Planen ble videre utdypet under et møte i Tromsø litt senere på høsten samme år. På dette møte deltok en hel del interesserte bl. a. hele styret i foreningen og styret i Nord-Norges Rederiforening. Det var enighet på dette møte om å forsøke å få i stand en slik utstilling under Riksmessen, hvis de nødvendige penger kunne skaffes til vege.

Foreningen gjorde så henvendelser til en rekke offentlige, halvoffentlige og private institusjoner og firmaer om økonomisk støtte til en polarutstilling under Riksmessen da denne utstilling skulle

danne grunnlaget for et kommende polarmuseum i Tromsø.

Staten viste sin store interesse og forståelse og bevilget gjennom Fiskeridepartementet og Kirke- og Undervisningsdepartementet større beløp. Det samme gjorde begge kullselskapene Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S og Kings Bay Kull Comp. A/S, samt «Aftenposten», som også stilte hele sitt fotoarkiv til disposisjon. De øvrige bidragsytere var: Norsk Brændselsolje A/S, Paul Figenschou's Eftf. A/S, Brødrene Jakobsens Rederi, Brødrene Brunvolds Hvalstasjon og «Nordprodukt».

Theo. Hansen påtok seg å lage opplegget til utstillingen, innsamle det nødvendige materiale og lede oppsetningen av utstillingen.

Arktisk Forening fikk ved velvillig imøtekommenhet fra Norges Varemesse v/ gen. sekretær E. Mowinckel-Larsen og konsulent H. Andersen lagt utstillingen inn som en del av Riksmessen, og messen påtok seg også den arkitektoniske utforming av utstillingen v/ arkitekt Torgersen. Nevnte herrer sørget også for at utstillingen fikk en meget god plassering på utstillingsområdet.

Vi vil ta alle dem som ikke fikk se utstillingen med på en tur og vise dem den. Når vi kommer inn gjennom hovedinngangen på Tromsø Nye Lærerskole, som er Riksmessens hovedutstillingsplass, blir vi møtt av maleren Gjørleif Uthaug's dekorative veggfelt med motiver fra fangst og fiske. Når vi så kommer inn i korridoren, ser vi på høyre side et malt kart i blått og hvitt (ca. 3 m $\times$ 2,5 m) som viser oss selfangstfeltene og de veier selfangstskutene følger, når de drar til disse feltene. Ved siden av fanger vårt blikk maleren Sverre Andersen's dekorative veggfelt (ca. 4 m $\times$ 2,5 m) hvor selartene og Ishavets konge isbjørnen har sittet modell. Så fører en dør til høyre oss inn i et rom på ca. 65 m² gulvflate. Foran vegg til h. er det bygd opp en isbaks med åpent vann mellom denne

selskaper dominerer. På en morsom oppbygning er karter, fotografier o. s. v. plassert og under finner vi kullprøver og fossiler fra Svalbard, som tydelig viser at øygruppen også har opplevd andre tider enn snø og is. — Under sysselbanneret for Svalbard er ved små nasjonalflegg markert Svalbardtraktatens signatarmakter.

På begge sider av inngangsdøren finner vi fotografier av gamle ishavs- og ekspedisjonsfartøyer, samt fotografier av deltagere på endel arktiske og antarktiske ekspedisjoner.

Midt på gulvet er plassert et halvrundt veggfelt og på den ene siden er Adolf Hoel's verdifulle gave til det blivende polarmuseum i Tromsø plassert. Gaven består av: barometer og langkikkert, som har tilhørt polarfareren Borchgrevink, et innram-



Ishavsveteranene Johan Hagerup og Ludvik Hansen fotografert på utstillingen.

og et naturtro fuglefjell i h. hjørne. I isbaksen finner vi endel selarter og høyt over disse står en velvoksen isbjørn. I isbaksen til v. står en kraftig rugg av en moskusokse, som av plassmangel er plassert hvor den strengt tatt ikke har noe å gjøre. Fuglefjellet er «befolket» av de vanligste fuglearter, som vi møter i Arktis. Denne delen eller rettere sagt dette selskap er av stor dekorativ virkning, og spesielt barna synes det er gildt. De klapper og klør selene og moskusoksen bare de kommer til, så en gruer for hvordan de vil se ut når utstillingen er over. Barna våger seg ikke til å klappe isbjørnen, som ser nokså fryktinngydende ut der den står og flekker tenner mot oss. Forøvrig står den også litt utenfor rekkevidde for klappende barnehender.

Vi går videre og finner på h. langvegg en utskåret og malt hval, som dekker hele vegg. Inne i hvalkroppen eller rettere sagt innenfor hvalkroppens konturer finner vi statistiske og andre data vedrørende hvalfangstnæringen, samt fotografier plassert. Oppsetningen er fikst laget og gir god helhetsvirkning av næringen. På en oppbygning nedenfor er plassert hvalbarder, spermtenner, et par hvalfostre og hypofysen av hvalen, som brukes til utvinning av medisinske preparater.

Vi kommer så til Svalbard — hvor de to kull-

met voksrelieff av Sir John Franklin, to spaserstokker av bein laget av overvintrere, en narrhvaltann ca. 3 m lang, en hundepisk som har tilhørt den danske polarforsker Knud Rasmussen, et fotografi (innrammet) av jakten «Stan Forland» av Tromsø tatt i Raudfjorden (Røde Bay) i 1908 av Adolf Hoel. Bl. a. var den kjente sagnfigur fra Ishavet Beisaren med denne jakten. Det fortelles bl. a. om han at han en gang var med denne jakten og da den sprang lekk under overvintringen, flyttet folkene på land, mens han ble igjen ombord. Til slutt sto vannet så høyt i lugaren, at Beisaren måtte bruke en planke for å komme noenlunde tørrskodd til og fra køya. Vi finner også et stort lerretskart over Svalbard og polarområdet med fransk tekst. Kartet har tilhørt den talienske polarforsker Nobile og var med da «Italia» forulykket. Etter nødlanding på isen, ble kartet overhelt med anilinfarge og hengt opp utenpå teltet for å tjene som blikkfanger for ettersøkelsesflyene. Kartet er fillet og taler sitt tause språk om tragedien. Et gammelt sjølskottgevær og en gammel eskimoharpun finner vi også. Dessuten finner vi endel gavebrev og fotografier, som gjør denne gave enn mer interessant.

Baksiden av vegg er viet selfangstens statist-

iske data, som vi finner er endel mangelfulle, men som ellers gir en ganske god oversikt over selfangstnæringens store betydning.

Vi forlater dette rommet og finner til høyre i korridoren på veggen en oversikt over de administrative og organisasjonsmessige forhold innen selfangstnæringen. Videre finner vi i egne avdelte felter de forskjellige organisasjoner med stiftelsesår, formål o. s. v.

Korridoren svinger til h. og her finner vi en korridor som er ca. 10 m. lang og hvis begge veggfelter er dekket av fotografier. Det er «Aftenposten»s verdifulle billedmateriale som er plasert her. Den ene veggen er utelukkende viet den berømte André-ekspedisjon, hvis tragiske endelig var en gåte inntil den norske selfanger «Bratvåg» fant restene av den på Kvitøya. Nesten uten tekst viser fotografiene ekspedisjonens dramatiske og tragiske forløp. Litt mer tekst ville ha gjort framstillingen enn mer levende og spesielt for de unge, som ikke husker det berømmelige «Bratvåg»-funn av den forulykkede ekspedisjon på Kvitøya, som gjorde ekspedisjonen og Tromsø til sentrum for verdenspressens oppmerksomhet i lang tid.

(Da «Aftenposten» manglet en del billedmateriale vedrørende André-ekspedisjonen, var «Svenska Dagbladet» så elskverdig å stille sitt billedmateriale til disposisjon og Arktisk Forening er meget takknemlig for dette).

Korridorens annen vegg viser fotografier fra N 24 og N 25's ferd til 88 grader n., Wilkins og Eielsons flukt over polhavet fra Alaska til Svalbard, Byrds tur til Nordpolen kort tid før Amundsen med «Norge» krysset polhavet fra Svalbard til Point Barrow i Alaska. — Litt mere tekst på denne veggen også ville gjort billedene enn mer levende.

Vi går tilbake til hovedinngangen og finner til venstre ved døren et veggfelt som viser Tromsø Museums virksomhet. Så følger en glassmonter med gamle dagbøker og skipsjournaler fra overvintrere og Ishavsferder. Sammen med disse er også plasert en del gamle fangstredskaper og restene av det berømte funn av hollenderen Willem Barentsz-ekspedisjonen og som tilhører Tromsø Museum. Den øvre del av glassmonterens vegger er dekket av tavler som med håndmalte tegninger og tekst forteller oss selfangstens historie i korte trekk. Over disse er plasert en eskimokajak

med fullt fangstutstyr, som vekker stor interesse, og spesielt blant alle gutter i «kajakkalderen».

Ved siden av inngangsdøren til pelsavdelingen finner vi Nord-Norges Rederiforenings stand. Den består av et vakkert malt kart over selfangstfeltene og selfangernes veg til og fra feltene, under dette er plasert en ganske stor modell av en fangstskute i glassmonter. Og på et stativ var en del råe selskinn plasert, som både dekorativt og hva lukt angår var av stor virkning. — Ved siden av denne stand var de resterende institusjoner og organisasjoner som har noe med polare spørsmål å gjøre, plasert. Som avslutning på polarutstillingen var plasert en 50 m/m hvalkanon, som velvillig var utlånt fra Kongsberg Våpenfabrikk.

I pelsavdelingen finner vi standene til Paul Figen-schougs Eftf. A/S, Brødrene Jakobsens Rederi og Nordprodukt. Spesielt førstnevnte stand var meget vakker og av stor dekorativ virkning. I dette rom finner vi videre Rieber & Co.s store stand, som er riktig flott og dessuten standene til Claus Andersen A/S og Joh. Storstads Eftf.

Sett under ett og når en ser hen på den begrensede plass og penger foreningen hadde til disposisjon, kan vi være tilfreds med utstillingen. — De messebesøkende ga også uttrykk for dette, og ved en «Gallup»-undersøkelse som ble foretatt under messen, kom polarutstillingen inn på en god 4. plass og kloss inn på de foregående.

Arktisk Forening vil også herigjennom få lov til å takke alle som hjalp til å bringe arrangementet vel i havn.

Foreningen har montert utstillingen som et midlertidig polarmuseum i Tromsø Nye Lærerskole ved elskverdig imøtekommenhet av rektor Rydland. Tilreisende i Tromsø kan ta seg en tur dit og se utstillingen. Det er Arktisk Forenings håp i samarbeid med Tromsø Museum, så snart det er mulig å få laget et virkelig representativt polarmuseum i Tromsø, og foreningen støtter derfor Tromsø Museums nybygningsplaner på det sterkeste, slik at de nødvendige bevilgninger blir gitt snarest. Foreningen ser et representativt polarmuseum og i tilknytning hertil den arktiske dyrepark, som er anlagt i Tromsø, for å være det beste grunnlag for en biologisk undersøkelsesstasjon av det arktiske dyreliv og selfangstnæringen i sin helhet.



Polarmøtet i Tromsø 11. juli 1952, hvor 6 ishavsveteraner ble tildelt Kongens fortjenestemedalje i sølv

Arktisk Forening arrangerte i forbindelse med polarutstillingen en polardag den 11. apuni i år.



Banksjef Anton Jakobsen.

Dagen ble innledet ved at foreningens formann, kjøpmann Johan Hagerup sammen med polfareren Helmer Hansen la ned en krans ved Roald Amundsens monument som et symbol og hyldest til alle dem som har ført Norges flagg i polarområdene i nord og sør.

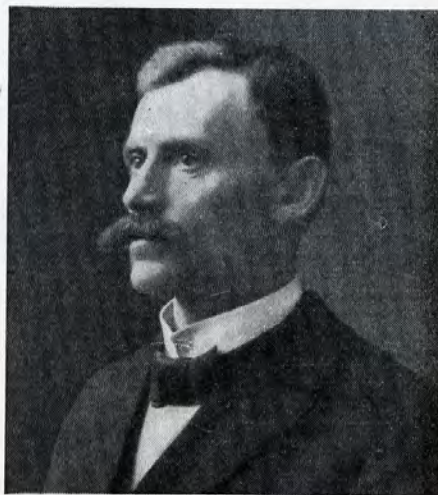
Det var også spesiell omvisning på utstillingen av de kjente polfarere Helmer Hansen og Ludvik Hansen.

Om ettermiddagen ble så møtet avviklet i Sangerhallen. Det var møtt opp en stor og representativ forsamling, da 6. Divisjons musikkorps under ledelse av musikk-kaptein Lande innledet med Festpolonese av Johan Svendsen. Møtelederen, Arktisk Forenings nestformann, disponent Helge Jakobsen ønsket de fremmøtte velkommen og spesielt de innbudte representanter for storting, regjering, Norges Varesmesse, Tromsø og Tromsøysund kommuner, samt en rekke kjente ishavsfolk. Han minte om byens hundreårgamle tradisjoner som ishavshby og ikke minst som utgangs- og innkomstport for arktiske ekspedisjoner. Men også ekspedisjoner til antarktiske områder hadde hentet folk og mannskap fra byen. Fra Tromsø hadde Fridtjof Nansen og Roald Amundsen dratt ut på sine ferder og her var de som oftest også blitt først ønsket velkommen tilbake. Byens symbol under Riksmessens — topptønna til ishavsskuta — er hentet rett ut fra livet, slik som vi er vant å se dem rake tett i tett over havnen, når ishavsflåten ligger samlet i byen, før de drar av sted til fangstfeltene.

Arktisk Forenings første formann og æresmedlem, banksjef Anton Jakobsen talte så om «Sel-fangsten sett med nord-norske øyne». Han minte til å begynne med den tragiske ulykke i Vesterisen

siste vinter. Det er en hard næring, som har krevd og nok fortsatt ville krevet sine ofre. Han ga så en oversikt over ishavsskutenes kollosale utvikling. Dagens stålskuter med radar og alle tekniske hjelpemidler har ikke meget til felles med tidligere tiders dårlige fartøyer, som knapt nok hadde kart og kompass ombord. — Han minte om at det hadde vokst mange personligheter fram av det harde livet i fangst- og fiskerbåten. Og det er disse karene som under frihet og ansvar hadde ført ishavsnæringen fram til det den er i dag.

De gamle nordmenn kjente til Svalbard og i sagatiden hevdet de norske konger høyhetsrett over øygruppen og Grønland. Det var et meget rikt dyreliv både på land og sjø, men det kom tider hvor vi glemte eller ikke maktet å hevde våre rettigheter i områdene. Utlendingene, for det meste hollendere og engelskmenn overbeskattet dyrelivet og så glemte man denne del av landet vårt. — Men enkelte følte seg tiltrukket av isødet og dro på fangst- og forskerferder der nord. — Han gjennomgikk så en rekke fangst- og forskerferder som folk fra Hammerfest og Tromsø hadde vært med på omkring 1800-året. En russelodje som hadde gått ut fra Hammerfest gjorde god fangst ved Spitsbergen. Dette satte fart i kjøpmennene i Hammerfest og litt senere også i Tromsø. Dyrelivet hadde tatt seg opp, så det fantes hvalross og sel nesten over alt. I 1841 hadde f. eks. Tromsø hele 41 skuter ute på ishavsfangst. Dristige skipper trengte stadig lengere nordover. Skipper Nilsen seilte opp Hinlopenstredet i 1858, skipper Elling Karlsen seilte rundt hele Spitsbergen, skipper Sivert Tobiesen og skipper Altman oppdaget den øya, som professor Moe senere kalte Frantz Josefs Land og skipper Rønne-



Polfareren Helmer Hanssen.

beck fra Hammerfest drev fangst der i 60-årene. Tromsøværingen Søren Zachariassen oppdaget

kullfeltene i Isfjorden på Spitsbergen og i 1899 førte han den første kull-last til Tromsø. Dette førte til at amerikanere og engelskmenn gikk i gang med kulldrift i 1905, og svensker, holdendere og russere fulgte etter. — Taleren nevnte også Johan Adriansen fra Sandøra i Balsfjord og hans tre søn-

for ishavsnæringen som sto der. Værgudene ville likesom være med i hyldesten og lot regnet hølje ned på blikktaket til Sangerhallen, så ingen kunne høre en lyd. Men karene på podiet lot seg ikke affisere av uværet, da de så ofte hadde vært igjennom vær som nok var adskillig verre. Men så ga regnet



Per Høst merker sel.

ner, hvorav Edvard tegnet et utmerket kart over Novaja Semlja og drev fangst i Danmarksstredet som den første. Hans bror Hans førte jakten «Gjøa» som ble Roald Amundsens første ekspedisjonsfartøy.

Utviklingen fra f. eks. — 90-årene, da vågehal-sen Brækmo fra Tromsø seilte med fembøring fra Vardø til Spitsbergen for å drive fiske og til våre dagers ishavsflyte med hundrevis av hestekrefter er nesten ufattelig stor. — Men det er blitt dyrt. Det er mange som spør seg selv om selfangstnæringen har den nasjonaløkonomiske betydning at det gir grunnlag for videre utvikling. Årets dårlige fangstresultat er et alvorlig tilbakeslag for næringen, men når man vet at rekordåret ikke ligger lenger tilbake enn i 1951, forstår man hvor omskiftelig næringen er og vel fortsatt vil bli å være det.

Forfatteren og zoologen Per Høst viste så flere utmerkete fargefilmer fra selfangsten, og spesielt den om selmerkingen vakte stor oppmerksomhet.

Så gikk fylkesmann Aas opp på talerstolen og meddelte at han hadde den glede og ære å overrekke H. M. Kongens fortjenestemedalje i sølv til 6 kjente ishavsveteraner og ba dem komme fram. Det var skipperne: Carl Johan Wirkola, Johan Odin, Leonard Olsen, Isak Edvin Isaksen og Lars Martin Kristian Jakobsen. Hertil kommer så fangstmennene Arthur Harder Lorange Oxås og Anders Kvive Andersen.

Karene kom langsomt opp på podiet og stilte seg ved siden av hverandre med front mot forsamlingen. Det var et stolt syn og verdige representanter

seg litt og fylkesmannen leste opp deres vita og festet medaljen på de herdete og velfortjente bryst.

Karenes vita er i korthet disse:

Carl Johan Wirkola har drevet ishavsfangst i hele 53 år, derav 42 år som skipper. I denne tiden har han foretatt tilsammen 100 fangstturer. — Som skipper har han ikke hatt noe forlis eller uhell, — og som regel har han hvert år gjort to turer med full fangst.

Han er født 15. november 1867 i Alta — og i 1884 var han som 16-åring på sin første ishavstur. 27 år gammel ble han skipper i rederiet Feddersen & Nissen og var det i 41 år, — til 1937.

Johan Odin Leonhard Olsen er født 24. september 1880. 14 år gammel for han første gang på Ishavet. Han ble skipper i 1909 og seilte til 1940 — i 32 år og ble anerkjent som en av de mest fram-tredende og dyktige nord-norske ishavsskipper. Han førte «Quest» under selfangst ved New Found-land da krigen brøt ut. — Han leverte fangsten i Nord-Amerika og gikk deretter i tjeneste på et marinefartøy til krigen slutten i 1945.

Isak Edvin Isaksen er født 1. august 1877 og gjorde sin første ishavstur 15 år gammel. Siden har han vært på fangst der i 42 sesonger, de aller fleste gangene som skipper. Dessuten har han vært islos for marinens fartøy «Farm» til Spitsbergen i 1920. Han førte «Terningen» med Oxford-studentenes ekspedisjoner til Spitsbergen i 1923 og 1924, og han var i 1928 islos for admiral Byrds Nordpols-ekspedisjon. — Fra 1929 førte han «Nordkapp II»

på turistekspedisjoner til Spitsbergen, Island, Grønland og U.S.A.

Lars Martin Kristian Jakobsen er født 29. desember 1881. Han har vært skipper på Ishavet fra 1908 til 1950, unntatt krigsårene, og er en av de få skipper som har foretatt 4 turer i sesongen med full fangst. Han er kjent fra en rekke norske og utenlandske ekspedisjoner i arktiske områder.

I 1920—21 var han skipper på «Heimen» til nord-siden av Sibir-kysten på leting etter Tessem og Knutsen som tilhørte Roald Amundsens Maud-ekspedisjon. Fra Dickson i Nord-Sibir foretok han en ekspedisjon over land med reinsdyr til nordspissen av Sibir, Kap Tscheljuskin, og retur langs kysten via Kap Willie. Neste vinter dro han med reinskyss en distanse på 5.600 km. langs Jenissei-floden.

I 1928 var han islos på et fransk marinefartøy under etterforskning etter Roald Amundsen og Nobile. I 1929 var han skipper og leder for den italienske stats ekspedisjon etter Nobile.

Arthur Harder Lorange Oxås har overvintret hele 29 ganger fram til 1947. Han har to treårs-overvintringer bak seg. Dessuten har han flere turer til Ishavet som fangstmann og skipper.

Han er født 7. mars 1888 og dro som 14-åring for første gang på Ishavet for 50 år siden. Fire år senere overvintret han på Halvmåneøya. — Oxås er en av de fangstmenn som har bygd flest fangsthytter på Spitsbergen.

Anders Kvide Andersen er født 26. mai 1885 og overvintret i 1904 i Bellsund, og har i årene framover overvintret 20 ganger. Dessuten har han vært 8 ganger i Ishavet som fangstmann.

Andersen har vært knyttet til Værvarslingen for Nord-Norge og overvintret i 1922—25 som stuert og altnuligmann på Quade Hook. Han har senere overvintret 6 ganger på Jan Mayen og Bjørnøya.

Han har alltid lagt for dagen en stor faglig dyktighet og med sin store erfaring og sine verdifulle personlige egenskaper har han vært til uvurderlig støtte for de ekspedisjoner han har deltatt i.

Forsamlingen ga så karene sin hyldest og så lød «Ja, vi elsker», spilt av 6. Divisjons musikkorps. Karene sto rette i ryggen og var tydelig beveget. Det var jo heller ikke bare for å skaffe levemåte for seg og sine at de hadde valgt den harde næringen, men for å hevde vårt lands interesser i Arktis. De hadde vært flaggbærere og fedrelandsforsvarere i en årrekke og var og er det beste eksempel for oss alle på praktisk og ærlig fedrelandskjærighet.

Til slutt fikk Arktisk Forenings formann, kjøpmann Johan Hagerup ordet. Han sa bl. a. at foreningens hensikt med å få i stand dette møte og

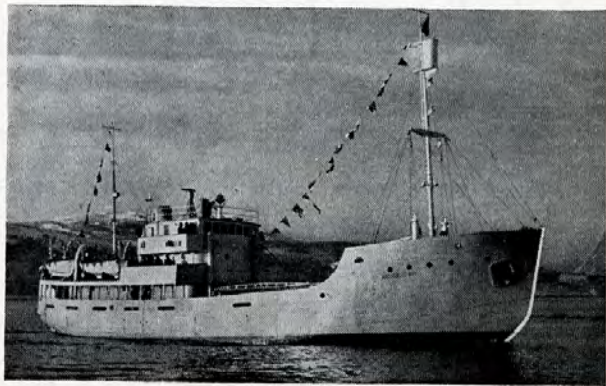
utstillingen under messen var å knytte ishavsområdene og de næringer som drives der enn sterkere til moderlandet. Når foreningen i sitt virke hadde møtt forståelse hos storting og regjering, trodde han at de satte pris på foreningens arbeid med de problemer som vedrører våre polare områder, og han håpet myndighetene fortsatt ville låne øre til henvendelser fra foreningen, da det ennå er mange uløste oppgaver for å framhjelpe næringene i disse områder.

Han takket fylkesmannen for hans hjelp med å hedre de fortjente ishavs veteraner og takket videre Per Høst for at han hadde vært så elskverdig å avbryte sitt arbeid inne på Hardangervidda og komme til Tromsø, han takket så alle som hadde vært behjelpelig med utstillingen og arrangementene ellers og rettet en spesiell takk til banksjef Anton Jakobsen for hans foredrag. Til slutt uttalte han Arktisk Forenings hyldest til de dekorerte og ønsket dem alt godt i kommende år.

Norsk Polar-Tidende og Polarårboken vil også sende de dekorerte veteraner vår hjerteligste gratulasjon. Vi vet jo at mange andre også burde ha vært hedret for sin innsats i polarområdene før de gikk bort og kanskje lever mange andre som også burde ha fått medalje, men det er ennå tid til det. De seks som ble dekorert kan stå som symbol og som mottakere for all den hyldest som hele vår ishavsstand fortjener fra oss alle.

*

Om kvelden var det en enkel middag for de dekorerte og endel innbudte. Blant talerne her var selsmann Håkon Balstad, banksjef Anton Jakobsen, ordfører Ingvald Jaklin, kaptein Guttorm Jakobsen og avdøde lagtingspresident Aldor Ingebrigtsen.



M/S «Norbjørn» av Tromsø.

Norsk Polarklubb.

Oversikt m.m. fra sekretæren.

Siden forrige oversikt har der vært holdt 5 medlemsmøter. Foredragsholdere har vært: Agent Øistein Rød, glasiolog Olav Liestøl, Maudheimkarene, pressesjef Odd Medbøe og dr. Herman Løvenskiold. Dessuten arrangerte Norsk Polarklubb, Geografisk Selskap og Videnskaps-Akademiet en borgermiddag for Maudheim-karene på Hotell Bristol den 1. mars.

Etter valgene på årsmøtet den 21. mars forble styret uforandret: Professor H. U. Sverdrup — formann, kapt.ltn. R. Lyngaas, nestformann, kapt.ltn. K. Z. Lundquist — sekretær, forfatteren Helge Ingstad og bokholder Leon Lindquist. Varamenn er meteorolog Th. Werner-Johannessen og malermester Fr. Storm-Johnsen.

Hvem kan bli medlem av Norsk Polarklubb?

Som medlemmer kan opptas alle (også utlendinger) som har oppholdt seg minst 3 måneder i Arktis eller Antarktis. Styret kan beslutte opptatt andre som ved sitt arbeide er knyttet til virksomhet i polaregnene, eller som har særlig interesse for klubben og dens virke.

Kontingenten er kr. 10,— pr. år, for familiedlemmer kr. 5,—. For medlemmer bosatt i Oslo eller tilgrensende kommuner fohøyes beløpene til henholdsvis kr. 12,— og 6,—. Livsvarige medlemmer betaler kr. 250,— en gang for alle.

Årboken sendes gratis til medlemmene unntatt familiemedlemmer. Medlemmer som gjennom klubben abonnerer på Norsk Polar-Tidende får dette for kr. 10,— pr. år.

Norsk Polarklubb's medlemsfortegnelse pr. 1. november 1952.

Æresmedlemmer:

BERNT BALCHEN
HJALMAR RIISER-LARSEN
HARALD ULRİK SVERDRUP

Aagaard, Bjarne, konsul, Stavern

*) Aanderud-Larsen, Ole, direktør Framnæs mek. Værksted, Sandefjord.

Aasgaard, Gunnar, bergmester for Trondheimske Distrikt, Trondheim

Ahlmann, Hans W:son, ambassadør, Svenske Ambassade, Oslo

Akre, Asbjørn, lærer Kråkstad

Akre, Oddvar, Guriby, Lommedalen

Albert, Finn, Voksenkollen

Albert, Ruth, fru, Voksenkollen.

Amble, Ole, cand. real, meteorolog, Norsk Polariustutt, Oslo.

*) Andersen, Albert, bestyrer, «Ekely» pr. Larvik
Andreassen, Magnus Kibsgaard, grosserer, Melumvn. 52, Røa

Andreassen, Liv, fru, Melumvn. 52, Røa

Arnesen, Odd-Helge, Sorgenfrig. 10 B, Oslo

Askheim, Thor, ingeniør, Norsk Polarinstittutt, Oslo

Audan, Ruth, søster, Karljohansvern, Horten

Augensen, Oscar, 3. styrmann S/S «Platano», Agencia Maritima Hondurena, New Orleans.

Aune, Ole, grosserer, Bogstadveien 39, Oslo.

« , Solveig, fru « « «

« , Kvello, stiger Kings Bay Kull Comp. A/S

Ny-Alesund, Svalbard

Backke, Ole, gårdbruker Myrvold, Gan pr. Fet

Balchen, Bernt, oberst, p.t. War Department, Pentagon Building, Wash D.C., U.S.A.

Balstad, Håkon, sysselmann Longyearbyen, Svalbard

» , Liv. fru » »

Banér, Sten, Hedingatan 13, Stockholm

Basberg, Johan, c/o Ekholt, Observatorieterr. 15 A, Oslo

Bathen, Frithjof, telegrafbest., Harstad Radio, Box 37, Harstad.

Bathen, Valborg, fru, Harstad

Bay, Henriette, fru, Sollerudv. 7, Lilleaker

Beck, Ole, sekretær, Norsk Arbeidsmannsforbund, Møllergt. 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 » »

Beyer, Fredrik, vitenskass., Universitetets Biologiske Lab., Fredriksgt. 3, Oslo

Bing, Ake, Oslo

Birketvedt, Odd, sysselmannsfullm., Longyearbyen

*) Bjercke, Alf, dr. ing., Skippergt. 29, Oslo

Bjerkan, T., stud. jur., Parkv. 25, Oslo

Bjerke, Odd, AF 16348408, McCall, Idaho, U.S.A.

Black, Jan R. H., captain, Hoff Terrasse 15, Skøyen

*) Bogen, Hans S. I., forfatter, Lillevandsv. 17, Voksenlia

Boger, Finn, direktør, Kings Bay Kull Comp. A/S, Oslo

Borgen, Laura, fru, Niels Juelsgt. 64, Oslo

Bratlid, Lovin, kapt., Baldersgt. 4, Oslo

Braathen, Asbjørn, materialforvalter, Ny-Alesund

Braathen, Hanne Marie, dept.sekretær, Sandefjordsgate 3, Oslo

Kan De nok SPRÅK?

Snakker og skjønner De språket så lett som norsk?

I motsatt fall kan De heldigvis fort og lett utvikle evnen til det etter Linguaphones ufeilbarlige metode for direkte konversasjon.

Denne muntlige ferdigheten kommer av seg selv bare De lærer det fremmede språk på den rette måten. Faktisk slik som De allerede har lært ett fremmed språk til fullkommenhet — den gang De «lærte å snakke». Enda De til å begynne med ikke skjønte et ord, snakket De norsk flytende lenge før De kom på skolen. Det hadde De lært nærmest ubevisst — simpelthen ved å høre norsk snakket omkring Dem. Bare ved å høre — herme — snakke.

Nettopp slik lærer De språk med Linguaphone. Først hører De — så snakker De selv. Det er i et nøtteskall Linguaphone-metoden — livets egen måte å lære morsmålet på, systematisert for fremmedspråklig undervisning.

Fra Linguaphone-platene hører De innfødte språkekspertene av begge kjønn snakke naturlig sammen på sitt eget språk. Samtidig følger De samtaler og beskrivelser i kursets tekstbok, som er spekket med forklarende illustrasjoner. De hermer uvilkårlig det De hører, fordi De får språket så livaktig at De blir revet med. Helt naturlig glir De inn i språkets aksent og rytme — best som det er snakket De selv språket flytende som en innfødt. Det føles ikke fremmed mer — De både skjønner det og snakker det som et morsmål ekstra.

Uttalen, ordene og all nyttig grammatikk kommer av seg selv i og med at De i kurset konsentrerer Dem om det som er livsviktig i språket — å høre språket og oppleve ordene samtidig på disse tre måter: det talte ord, ordet på trykk og selve tingen avbildet.

Det er så lett og morsomt å lære språk slik, at folk tar det som en fin form for underholdning. Med Linguaphone er De fullstendig Deres egen herre, som selv bestemmer når og hvor De vil drive på med kurset. De fleste gjennomgår jo kurset hjemme i fritiden, men folk som er mye på reiser har det med seg som en hyggelig og lærerik reisekamerat.

Linguaphone har vært med på polarekspedisjoner og egner seg utmerket der som over alt ellers — ja, er satt særlig pris på som et ypperlig middel til å korte tiden samtidig som man får levende språkkunnskaper av det.

Har De anledning til å besøke oss, vil det være oss en glede å demonstrere kurset i det språket som interesserer Dem. Skriv i motsatt fall etter Linguaphone-brosjyren, som gir Dem alle opplysninger om metoden og kursene i 28 språk.

Jo før De kommer i gang med Deres Linguaphone-kursus, desto før kan De det språk De har valgt!

Linguaphone-Instituttet ^A/_S

Kongensgt. 31, Oslo — Telefon 4 2 3 1 1 3

- Braathen, Sverre Johannes, øyenlege, Dronningensgate 2, Stavanger
- *) Braavold, Hjalmar, fangstbestyrer, «Orelund» pr. Sandefjord
- Brende, Karl, revisor, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Bristol, Olav Sigfred, kapt.ltn., Lade Allé 10, Trondheim
- Broch, Henr. Andreas, minister, Legation Royale Norge, Rio de Janeiro
- Brodtkorb, Trygve, direktør, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Brøgger, Arne, disponent, Kings Bay Kull Comp. A/S, Oslo
- Brønlund, Øyvind, Theresegt. 16 C IV, Oslo
- Buset, Paal, ingeniør, Engene Dynamitfabrik, Sætre, Hurum
- *) Bugge, N. R., konsul, Tønsberg
- Bussoli, Nino, ingeniør, Carl Kjeldsensvei 2, Sogn Hageby, Oslo
- Bøckmann, P. W. K., dr., Gjetmyrsveien 75, Oslo
- Bøe, Aasmund, sivilingeniør, Schønningsgt. 24, Oslo
- Børsting, Tor, Storgaten, Kongsberg
- Christell, Einar, major, Valevägen 11, Djursholm, Stockholm
- *) Christensen, Chr. Fredr., konsul, 90, Gray Street, Newcastle on Tyne 1
- *) Christensen, Lars, konsul, 21, West Street, N. Y. 6, New York
- *) Christensen, Lars jr., skipsr., Ranvik pr. Sandefjord
- *) Christensen, Ingrid, fru, New York
- Christiansen, Anne Marie, sykesøster, Fagerborggaten 48 B, Oslo
- Christoffersen, Yngvar B., Brugt. 3 c, Oslo
- Dahl, Ellif, cand. real, Holmenkollvn. 133, Oslo
- Dahlquist, Sven, ingeniør, Tromsø
- Dalaker, Eivind, lege, Bakkerudv. 13, Nordstrands-høgda
- Dalaker, Ingerid, fru, Bakkerudvn. 13, Nordstrands-høgda
- 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
- *) Egede-Nissen, Dag, lege, Sandefjord
- *) Egede-Nissen, Fie fru, Sandefjord.
- Eggen, Olav, radiotelegrafist, Ny-Ålesund
- Eggvin, Jens Konrad, dr. philos., Fiskeridirektoratet, Bergen
- Eidsvig, Thor G., Kongensgt. 11, Alesund
- 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 » » »
- » , Guri, frk. » » »
- » , Elna, bestyrerinne, Kirkev. 102, D IV, Oslo
- Fossen, Olav, overingeniør, Fr. Gladsgt. 22 B II, Oslo
- » , Randi, fru » »
- Framnes Hansen, Finn, ingeniør, Hammerfest
- Galschiødt, O., konsul, Harstad
- » , Ellen, fru » »
- Gamborg, Gerd, fru, Løvenskioldsgt. 2, Oslo
- Garberg, Arthur, Østhornv. 6, Ullevål, Oslo
- Gard, Knut, generalsekretær, Den Norske Tannlegeforening, Oslo
- Gast, Willy, direktør, Dufourstrasse 29, Bern, Schweiz
- Giæver, John, kaptein, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Giæver-Krogh, I., direktør, Bennet's Reisebyrå, Oslo
- Gleditsch, Odd, direktør, Sandefjord
- Godager, Anders Kilde, Furnes pr. Hamar
- Gottwaldt, Birger, kommandør, Baldersgt. 15, Oslo
- Grytten, Jens, skipshandler, Alesund
- Grøndal, Leif Archie, fotograf, Longyearbyen
- Grønli, Torvid, driftsbestyrer, Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Ålesund
- Grønning, Jacob, kaptein, Snippen 18 III, Smestad
- Hagemann, Fredrik, stud. real., Hjelmstgt. 6 a, Oslo
- Hanken, Nils, tollbetjent, Røahagen 14, Røa
- Hansen, Ragnar A., hotell-dir., Grand Hotell, Tromsø
- » , Th., konsulent, H. Hårfagresgt. 12 C VI, Oslo
- Haug, Henry, fullmektig, Kirkev. 114 c, Oslo
- » , Kaare, tannlege, Røa terrasse 18, Røa
- Haugen, Knut, leirsjef, Gryllefjord
- Hay, Ottar, navigasjonskonsulent, Snippen, blokk 6, Holmen
- Helle, Sigurd, cand. mag., geodet, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Henden, Peder, agent, Bakkegt. 21, Oslo
- Hiorth-Moritzsen, Alf, journalist, Postbox 170, København
- Hjelmfoss, Peder, stud. real., Blindern studentterhjem, Blindern, Oslo
- Hjelvik, K., kaptein, I. R. 11, Molde
- Hoelsbø, Gullak, kapt., Vadsø.
- Hoff, Martha, avdelingssjef, Sandnessjøen, p.t. Svalbard
- 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
- Holtedahl, Olaf, professor, Geologisk Institutt, Blindern
- Horgen, Emil, marinekaptein, Kirkev. 114 b, Oslo
- Horn, Aalfhild, fru, Norsk Polarinstitut, Oslo
- *) » , Elin, fru, Paradis pr. Bergen
- Hornbæk, Helge, hydrograf, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Huseby, Sigurd, godseier, Grimelund gård, Vinderen
- Høgebøl, Øystein, o.r.sakfører, Arblensgt. 13, Oslo
- Høst, Per, zoolog, Tuengen Allé 20, Oslo
- Ingstad, Helge, forfatter, Vettakollen
- Ingstad, Kaare, byråsjef, Utenriksdepartementet, Oslo
- Isaksen, Isak, skipper, Bakkeringen, Nordkjosbotn
- Iversen, Sverre, kontorsjef, Carl Kjeldsensvei 39, Sogn Haveby
- Jacobsen, Halfdan, direktør, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Jacobsen, Halfdan Sommerfeldt, direktør, Hoffsjef Løvenskioldsgt. 76, Oslo
- Jacobsen, Ivar, Sollerudveien 7, Lysaker

Store Norske Spitsbergen Kulkompani A.s

OSLO

Våre LONGYEARKULL

Telegramadresse :
SPITSBERGKUL

Telefon
41 05 89

som er særlig fordelaktig til bunkers er
av høyere kvalitet enn de fleste uten-
landske kull.

Kelvin Hughes Radar

BL. A. INSTALLERT:

ISFJORD RADIO
S/F NORSEL
S/F NORDBJØRN

HVALFANGST- OG HANDELSFLÅTEN I STORE ANTALL

KELVIN HUGHES EKKOLODD installert

I MER ENN 2500 NORSKE FARTØYER SIDEN KRIGEN

N.E.L. Norsk logg for store og små fartøyer - Service kysten rundt - Fly-
tende service under fiskeriene

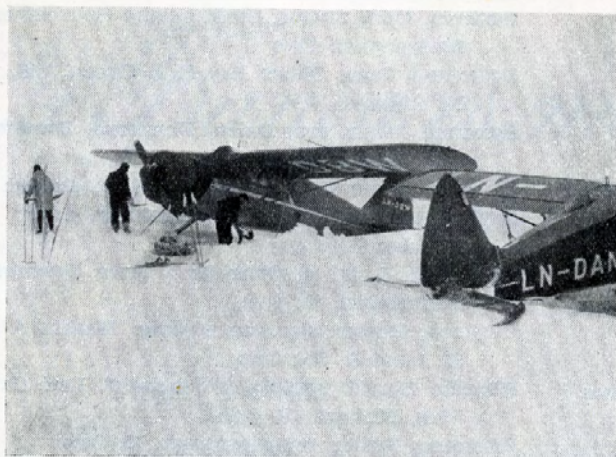
Alt i teknikk og navigasjon

Ingeniørforretningen Atlas A.s

Sentralbord 42 71 61

Ø. Vollgate 7, Oslo

- Jakobsen, Anders, Widerøes Flyselskap, Oslo
 Jahre, Jørgen, skipsreder, Sandar pr. Sandefjord
 Jamt, Ole, kjører, Fauske, Salten
 Jakhelln, Anton, avd.sjef, Meteorologiske Institutt, Blindern
 Jelstrup, Hans S., astronom, St. Olavsgt. 23, Oslo
 Johannessen, Kr., Breivikbotn, Tromsdalen
 » , Svein, »
 » z, Sigurd, handelsråd, Stortingsgt. 3c, Oslo
 Johansen, Bendik, kaptein, Storgt. 137, Tromsø
 » , Erling, telegraffullm., Voll Terrasse 81, Jar
 » , Johan, Uelandsgt. 10, Oslo
 » , Hans, professor, København Zoologiske Museum, København
 Justesen, Nils Petter Berg, stud. real., Skjærhalden
 Jæger, Eivind Storm, ingeniør, Glomfjord Salpeterfabr., Glomfjord
 Jæger, Laila, fru, Glomfjord
 Jørstad, Finn A., stud. real., Neuberggt. 24, Oslo
 Kaasa, Nils, Store Norske Spitsbergen Kullkomp. A/S, Longyearbyen
 Karlsen, Martin, skipsreder, Brandal pr. Alesund
 » , Petter, Brandal pr. Alesund
 Kierulf, Ragnar, direktør, Ruglandsv. 8, Jar
 Kjær, Erling, marinekaptein, Boks 68, Fjøsanger
 *) Kjode, Rebekka Nordgreen, fru, Paradisneset, Fana
 Knudsen, Kjerulf, konsul, Markveien 19, Alesund
 Knuth, Grev Eigil, Karl Johansgt. 10, København
 Knutsen, Willie, arkitekt, 5. Phillips Ave, Rookport, Pigeon Cove, Mass., U. S. A.
 *) Konow, Magnus, skipsreder, 25 Broadway, New York 4, N. Y.
 Koppnæs, Hans Peter, skipsreder, Kongensgt. 26, Alesund.
 Koppnæs, Karl, skipsreder, Kongensgt. 26, Alesund
 Koskull, Anders, baron, Alvesta, Sverige
 Kristoffersen, Sigfred, oceanograf, Fiskeridirektoratet, Bergen
 Krogh, Ivar von, navig./telegrafist, Torsgt. 5, Oslo
 Kvien, Rolf, skipper, Alesund
 L'Abée-Lund, Jan, dr., Riisbakken 16, Vinderen, Oslo
 Landmark, Vebjørn, Brandal pr. Alesund
 Larsen, Ludvig, bergingeniør, Reitan st., Rørosbanen
 » , R., kaptein, Jakob Kjode A/S, Bergen
 Lassen-Urdahl, Kjeld, Brynsv. 38, Sandvika
 Leira, Edvard, Parkgt. 26, Alesund
 Lid, Johannes, konservator, Botanisk Museum, Trondheimsv. 23, Oslo
 *) Lied, Jonas, konsul, Sølvsnes, Nesjestranda
 Liestøl, Olav, cand. real., glasiolog, Norsk Polar-institutt, Oslo
 Lindquist, Leon, kasserer, Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S, Oslo
 Luncke, Bernhard, ingeniør, Norsk Polarinstitutt, Oslo
 » , Martha, fru »
 Lund, Reidar Eugen, filmfotograf, N. Vaskegang 2, Oslo
 Lundbom, Eystein, kaptein, Jac. Aallsgt. 49, Oslo
 Lundquist, Kaare Z., kapt.ltn., Norsk Polarinstitutt, Oslo
 Lyngaas, Reidar, kapt.ltn., Kirkev. 7, Ramstad
 Lyngen, John, stiger, Kings Bay Kul Comp. A/S, Ny-Alesund
 Lødding, Olaf, Suhmsgt. 20 c, Oslo
 Løng, Odd, cand. real., Akersbakken 19 III, Oslo, f. t. Edgeøya, Svalbard
 Løvenskiold, Herman, dr., Nesoddhøgda p. å., Nesodden
 Løvli, David, Lilleakervn. 36, Oslo
 Løvaas, Gunnar, bergingeniør, Skorovas Gruber, Skorovas
 Løwø, Frithjof, driftsass., Store Norske, Longyearbyen
 Major, Harald, cand. real., geolog, Norsk Polar-institutt, Oslo
 Malmberg, Sigvard, redaktør, Stockholms-Tidningen, Stockholm
 Mandt, Tjodvor Kristi, søster, Ny Alesund
 Marø, Kritsoffer, skipper, Ratvik, Borgund pr. Alesund
 Matheson, Wilh., direktør, Fred. Stangsgt. 31 B, Oslo
 Mehren, Martin, disponent, Rosenkrantzgt. 4, Oslo
 Meling, Enok Andreas, Heggelivn. 49, Oslo
 Melle, Gunnar, filmprod., Vei 3025 nr. 13 B, Ø. Holmen
 Mellebye, Peter, Wm. Thranesgt. 9, Oslo
 Mercolli, Hans, bergmester, Oscarsgt. 19, Oslo
 *) Meyer, H. F., orlogskaptein, D/S «Polarfront II», Marineholmen, Bergen
 Mikaelen, Knut, cand. real., N. L. H., Vollebekk
 Mikkelsen, Anders, kasserer, Uelandsgt. 54, Oosl
 Mjelde, Øivind, radiotelegrafist, Grønnesmuget 4, Bergen
 Moberg, Arvid, redaktør, Luleå, Sverige
 Moe, Andreas, Harstad
 Moe, Tore, Museumsbn. 4 b, Oslo
 Mosby, Olav, oceanograf, Geofysisk Institutt, Bergen
 Myrvoll, Odd, Store Norske Spitsbergen Kullkomp. A/S, Oslo
 Møller-Christensen, Fredrik, assuransedir., Fjellgaten 68, Alesund
 Nicolaysen, H. K., radiotelegrafist, Kongensgt. 6, Andenes
 Nilsen, Bertheus J., A/S, Harstad
 Nilsen, Hans Biong, Konvallvn. 47, Berg, Oslo
 » , Haakon, Lerpe gård, Skoger
 » , Joh. Nøss, Bjørnskinn
 Nyhus, Gunnar, lege, G. Ringeriksv. 21, Stabekk
 » , Nils, Ulsberg
 Nystrand, Ingolf, poståpner, Potskontoret, Tromsø
 » , Olaug, poståpnerske, Sjøvegan
 Nødtvedt, Erling, sogneprest, Longyearbyen
 Nøis, Daniel, skipper, Risøyhamn
 » , Hilmar, Dvergbjerg pr. Risøyhamn
 *) Olsen, A. C., skipsmegler, Boks 17, Sandefjord
 » , Egil, Ankerveien, Besserud
 » , Henry W., telegr., Wesselsgt. 15, Oslo
 » , 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
 Pedersen, Leif, fotograf, Erlandstuveien 14, Bekkelagshøgda
 Pettersen, Gjertrud, sykepleierske, Sykehuset, Mosjøen
 Quist-Hansen, Morten, dir.sekr., Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S, Oslo
 *) Rachlew, Cato, kaptein, Haakon d. Godes vei, 6, Vinderen



2 av selskapets fly i Antarktis 1950/51

Antarktis 1936—37

Grønland 1937

Svalbard 1938

Antarktis 1950—51

Antarktis 1951—52



**WIDERØE'S FLYVESELSKAP
OG POLARFLY A/S**

Jacob Rjøde A/S
Bergen

- *) Rasmussen, Johan, o.r.sakfører, Sandefjord
- *) » , K. K., skipsreder, Storgt. 14, Sandefjord
- Remmen, Johan, kaptein, Kolvikbakken, Ålesund
- Remø, Isak, skipper, Remøylandet pr. Ålesund
- Richter, Søren, magister, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Riiser-Larsen, H., direktør, S. A. S., Oslo
- Ristvedt, P., tollkontrollør, Svarstad p. å., Vestfold
- Rodahl, Kåre, dr. phil., Kampheimv. 6, Bryn
- Rogstad, Egil, telegrafist, S. A. S., Fornebu
- Rugaas, Julian, p. t. c/o Solberg, Boks 3809, Ullevål Hageby
- Rugaas, Anna, fru, Ullevål Hageby
- *) Rustad, Reidar, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Longyearbyen
- Rødseth, Kristian, byggeleder, Bodø
- Røren, Ingolf, kaptein, Brandal
- Schau-Jakobsen, Jacob, ingeniør, Betongbygg, Namsos
- Schjelderup, Ludolf, kaptein, Tenfjord
- Schjerven, E. J., «Venebu», Slependsen
- Scholander, P. F., lege, Seewartsmore College, Seewartsmore Pa., U. S. A.
- Schrøder, Ragnar, Fjelltunveien 30, Ålesund
- Schumacher, Nils J., meteorolog, Kirkevn. 74 c, Oslo
- *) Seim, Oscar W., disponent, Tromsø Export Co. A/S, Tromsø
- Sem-Jacobsen, C. Wilh., dist.lege, Kirkevn. 50, Oslo
- Severin, Roald, Kirkegt. 7, Ålesund
- Siewers, Hans, Blektjernveien 20, Drammen
- Simonsen, Edgar, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, Oslo
- Skansen, Kaare, Drammen
- Skevik, Edmund, Harstad
- » , Ruth, fru »
- » , Kaare, Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny-Ålesund
- Skevik, Eva, fru ———
- Skjørland, Kr., kontorsjef, Overhalla
- Skrede, Wilfred, kaptein, L.O.K., Myntgt. Oslo
- Slettbakk, Ragnar, Rennebu
- Slørdal, Jostein, ingeniør, Ny-Ålesund
- Sneffjellå, Tore, c/o: Aas, Bogstadvn. 20, Oslo
- Solberg, Thor, Fornebu
- Solheim, Wilhelm, ingeniør, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Spilhaug, Kolbjørn, oberst, Leira sjefsgård pr. Levanger
- Steen, Sigurd, kaptein, Gimleveien 50, Bergen
- Stene, Alf Bryn, ingeniør, National Industri, Drammen
- Stene, Gerd, fru, Drammen
- Stenersen, Einar, kaptein, Jacob Aallsgt. 71, Oslo
- Stockfleth, Reidar jr., c/o Christiania Glas-magasin A/S, Oslo
- Storm-Johnsen, Frithjof, malerm., Sigurdsgt. 20, Oslo
- Stoutland, Sverre, kaptein, Jacob Kjødets rederi, Bergen
- Stranderud, Hans, Wilsesgt. 6 III, Oslo
- Strandwitz, Max, kaptein, Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S, Oslo
- Størmer, Carl, professor, Niels Henrik Abels vei 21, Ullevål Hageby
- Svendsen, Ole, Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny Ålesund
- Sverdrup, H. U., professor, Norsk Polarinstitut, Oslo
- » , Olaf B., boktrykker, Kristiansund N.
- Sverdrup, Ulrik, lege, Universitetsgt. 14, Oslo
- Sæther, Fred. H., Tromsø
- Sæther, Haakon, lege, Ny-Ålesund
- Sæthren, Olaf, revisor, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, Oslo
- Søderlund, Ing., Kings Bay Kull Comp. A/S, Ny Ålesund
- Sørensen, Jenny, fru, Dalen, Konnerud, Drammen
- » , Ludvig, byggmester, »
- » , Stein S., Vardevn. 17, Simensbråten
- Søyland, Anders, universitetsbibliotekar, Asker
- » , Jan »
- Teal, John J., jr., 55, Otter Roch Drive, Greenwich, Connecticut, U. S. A.
- 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
- Thorseng, Reidar, Schjelderupsgt. 15, Oslo
- Thornæs, Joh. H., innkjøpssjef, Kings Bay Kull Comp. A/S, Oslo
- Tollisen, Margit, kasserer, Zetlitzgt. 4 II, Oslo
- Torjusen, Louis, bokh., Store Norske Spitsbergen Kulkomp. A/S, Oslo
- Torkildsen, Torbjørn, Sognsvn. 85, Oslo
- Trevor, Brian James, ingeniør, Store Norske Spitsbergen Kulkompani, Oslo
- Vaage, Jacob, lektor, Sørkedalsv. 241, Røa
- Vartdal, Knut, reder, Ålesund
- Viig, Bjarne Ø., kjøpmann, Sandessjøen, p.t. Svalbard
- *) 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, professor, Geografisk Institutt, Blindern
- Werner-Johannssen, Thor, meteorolog, Meteorologisk institutt, Blindern
- Westby, Astrid, fru ing., Tjernsrudveien 13, Jar
- » , Kjell, »
- » , Sigurd, ingeniør, »
- Westbye, Johs., overarkitekt, Oscarsgt. 39, Oslo
- Westeren, John, intendantsjef, Store Norske Spitsbergen Kulkomp. A/S, Oslo
- Widerøe, Viggo, direktør, Jerpefare 8, Voksenlia
- Wiik, Sigurd Angell, lektor, Bygdø Allé 53, Oslo
- Winge, Emmanuel, tannlege, Høyheimsvik, Sogn
- *) Winge-Sørensen, Hans, Sandefjord
- Winsnes, Hans Fredrik, bergingeniør, Ny-Ålesund
- Winsnes, Thore, cand. mag., geolog, Norsk Polarinstitut, Oslo
- Wollebæk, Alf, museumsbestyrer, Bestun
- Øien, Fritz R., avd.ingeniør, Statens Tekn. Institutt, Akersveien 24 c, Oslo
- Østby, Harald, hvalfangstinsp., Fangstkontoret, Industridep., Dronningensgt. 15, Oslo
- Øvergaard, Martha, sykepleierske, Gladengv. 5 III, Oslo
- Øveraas, Finn, stud., Boks 71, Haslum
- Øwre, Trygve, telegrafbest., Berlevåg

*) Livsvarige medlemmer.

A. Framnæs mek. Værksted

SANDEFJORD

Skipsbyggeri og skipsreparasjonsverksted.
Flytedokker for fartøier inntil 24000 tonn d. w.
Norges eldste spesialverksted for hvalfangst.
Nybygning av lasteskip og fruktskip.
Telegramadresse: «Værkstedet».



LEVERANDØR TIL HVALFANGST

Sandefjords Bryggeri

A/S THOR DAHL

Skipshandel

SANDEFJORD

Arktisk Forening - Tromsø's medlemsfortegnele

pr. 1. oktober 1952.

Foresmedlemmer:

Banksjef Anton Jakobsen, Tromsø
Fhv. besiktigelsesmann Helmer Hanssen, Tromsø
Skipper Johan Olsen, Ålesund.

Abrahamsen, Andr., møbelforh., Tromsø
Abrahamsen, Asm., Tromsø
Abrahamsen, Joachim, Tromsø
Adolfson, Rolf, styrmann, Tromsø
Adriansen, Margareth, Tromsø
Albertsen, Lorentz, skipper, Tromsø
Albertsen, Synnøve, Tromsø
Albrigtsen, Alfred, lensmann, Tromsø
Albrigtsen, Arne, Tromsø
Albrigtsen, Ove, Tromsø
Albrigtsen, Sigfred, Svalbard
Aleksandersen, Arne, Svalbard
Alfredsen, Helge, Tromsø
Alfredsen, Noralf, Tromsø
Almton, Sigurd, disponent, Tromsø
Amundsen, Kåre, Svalbard
Andersen, Claus A/S, Tromsø
Andersen, Gudrun, Tromsø
Andersen, Joakim, Elvebakken, Tromsø
Andersen, Johan A., Svalbard
Andersen, Normann, Tromsø
Andersen, Reidar, Svalbard
Andersen, Sigvald, Sør-Tverrfjord
Andersen, Torberg, Hansnes
Andreassen, Alf, Tromsø
Andreassen, Alstein, Ånstad
Andreassen, Brit, Tromsø
Andreassen, Eddy, handlende, Tromsø
Andreassen, Georg, Ånstad
Andreassen, Gudm., Tromsø
Andreassen, Norvald, montør, Tromsø
Andreassen, Olaf, «Nordolje», Tromsø
Andreassen, Peder, skipper, Tromsø
Andreassen, Sam., Tromsø
Andreassen, William, Svalbard
Andresen, Erling, maskinist, Skarsfjord
Andresen, Haakon, maskinist, Tromsø
Andresen's våpenforretning, Tromsø
Anonsen, kaptein, Skattøra, Tromsø
Antonsen, Alfred, Tromsø
Antonsen, Anton, Tromsø
Antonsen, Leif, Tromsø
Antonsen, Nandar
Antonsen, Sverre, Svalbard
Antonsen, Waldemar, Tromsø
Arnesen, Arne, kjøpmann, Tromsø
Arnesen, Asbjørn, los, Tromsø
Arnesen, Einar, agent, Tromsø
Arnesen, Harald, Tromsø
Arnesen, Harry, Tromsø
Arnesen, Viktor, Tromsdalen
Arnesen, Sam etf., Tromsø
Astad, P., tollbua, Tromsø

Aune A/S, Tinus v/ Ole Aune, Oslo
Austad, Ivar, overrettsadvokat, Tromsø

Backer, Jan L., konsul, Kr.sund N.
Bakkeringen, Lars, Tromsø
Balstad, Håkon, sysselmann, Svalbard
Balstad, Liv, Svalbard
Bangsund, Erling sen., disponent, Tromsø
Bangsund, Ivar, Tromsø
Bangsund, Oscar, «Nordolje», Tromsø
Beck, tollbetj., Tromsø
Beck-Sørensen, byggmester, Tromsø
Bell, Johan, kjøpmann, Tromsø
Bell, Per, kjøpmann, Tromsø
Bendiksen, Ole, Tromsø
Benum, Peder, Tromsø
Berg, Asbjørn, Svalbard
Berg, Harald, Dyrøyhamn
Berg, John, Tromsø
Berg, Odd, konsul, Tromsø
Berg, Reidar, Tromsø
Berg, Trygve, Tromsø
Bergh, Jasper, Tromsø
Berntsen, Alf, Tromsø
Berntsen, Arne, Tromsø
Berntsen, Sigv., Tromsø
Bjørkholdt, Andreas
Bjørn, Leif, Birtavarre
Bjørn, Rolf, Birtavarre og Tromsø
Bjørnsvik, Andreas, Svalbard
Bjåen, Jon, Byklehei
Bjåen, Sjur, Byklehei
Boassen, Johs., Tromsø
Borch, Johs., Breivoll
Borch, Reidar, Soløy
Borgar Margarinfabrikk, Fredrikstad
Bosted, Fr. kontorsjef, Tromsø
Bottolfson, Charles «Nordolje», Tromsø
Bredrup, L., sen., Tromsø
Bredrup, L., jr., Tromsø
Bredrup, Reinholdt, Tromsø
Broch, Leif, Tromsø
Brox, Halfdan, Tromsø
Brox, Hans H., Tromsø
Brunstrøm, Harald, Tromsø
Brunvold, Brødrene, Tromsdalen
Buch, Markus, Bergsfjord
Bunli, Olay
Bye-Matheson, Trygve, banksjef, Tromsø
Børsting, bestyrer, Hopen radio
Bårdsen, Einar, Straumsbukt
Bårdsen, Terje, Straumsbukt

Chei, Asbjørn, Svalbard
Corneliussen, Corn., styrmann, Lødingen
Dahl, Jakob, megler, Tromsø
Dalsbøe, Fridtjof, kemner, Tromsø
Dalsbøe, Gustav, malermester, Tromsø

A/S MANDAL STÅL

MANDAL



Norske båter

Norsk sveiseutstyr

UNITOR



SØRLIGT, 8 - OSLO

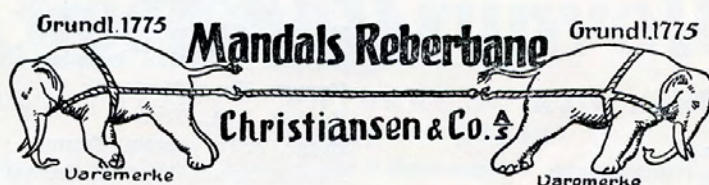
P. E. BERGER - Oslo

TELEFONER:

Kontor 41 54 32
—»— 41 13 59
Avd. Fiskhallen 42 66 34

Oslo Røkeri 42 54 41
Privat, Holmendammen Terr. 2 . . . 69 75 75
Telegr.adresse: **PERBER**

FISK EN GROS - EKSPORT



Dalsbøe, Ole, Tromsø
Dalsbøe, Øistein, Tromsø
Davidsen, Alfred, disponent, Tromsø
Devold, Finn, Bergen
Devold, Olav, lege, Tromsø

Didriksen, Jakob, Svalbard
Dragøy & Co. A/S, Tromsø
Dragøy, Thorleif, Tromsø
Dragøy, Fredrik, Tromsø
Edelsteen, Karl M., Tromsø
Eilertsen, Charles, Tromsø
Eilertsen, Edv., Vangsvik
Eilertsen, Helge, Tromsdalen
Eilertsen, Sig., Tromsø
Eilertsen, Sigurd, Tromsø
Eliassen, Asbjørn
Ellis, Joh., Tromsø
Engen, Arne, Tromsø
Engen, Waldemar, slaktermester, Tromsø
Enoksen, Einar, Tromsø
Eriksen, Dagny, Tromsø
Eriksen, Einar, Elvebakken i Alta
Eriksen, Erik A. B., Tromsø
Eriksen, Ernst, Tromsø
Eriksen, Håkon, Tromsø
Eriksen, Olaf, Tromsø
Eriksen, Ragnv., agent, «Nordolje», Tromsø
Espejord, Rolf, Langhamn
Evensen, Richard, Tromsø
Evenseth, Kåre, Tromsø

Fagernes, Jørgen, Skjervøy
Figenschou Eftf. A/S, Paul, Tromsø
Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, Hammerfest
Finseth, Paul Sigfred
Fiskernes Agnforsyning, Tromsø
Five, Brynjulv, meieribestyrer, Tromsø
Fjeldstad, Erling, Svalbard
Fjærtøft, Karl, Tromsø
Foldvik, Nils, Tromsø
Folgerø, Arne, Svalbard
Folgerø, Johan, Svalbard
Foshaug, Karl, Kvesmenes
Foss, Thorleif, Tromsø
Frantzen, Frantz, Tromsø
Fredriksen, Torleif, Tromsø
Furustøl, skipper, c/o Rieber & Co., Tromsø
Fyhn, Jens, Tromsø
Føre, Arnulf, Tromsø

Gabrielsen, Leif, disponent, Tromsø
Galschiødt, O., konsul, Harstad
Gille, Alf
Gjerdrum, Ivar, Tromsø
Gjertsen, Egil, Tromsdalen
Granberg, Arild
Grøndal, Leif Archie, Svalbard
Grøttum, Birger, Mestervik
Grøttum, Harald, Mestervik
Gudmundsen, Arne, Tromsø
Gudmundsen, Martin, Tromsø
Gaard, Lytho, Svalbard

Hagerup, Arne, 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, Albert, Hopen i Bodin
Hansen, Alfon, Kallfjord
Hansen, Anders, skipper, Tromsø
Hansen, Andrew, Grasmyr
Hansen, Arthur, Svalbard
Hansen, Asbjørn H.
Hansen, Asbjørn, mek. ass., Tromsø
Hansen, Asbjørn, Svalbard
Hansen, Asm., Tromsø
Hansen, Axel, Tromsø
Hansen, Bertran, Svalbard
Hansen, Edvard, Tromsø
Hansen, Erling, Kelanes
Hansen, Gudmund, Svartnes
Hansen, Hagbart, Sandøya
Hansen, Harald, kasserer, «Nordolje», Tromsø
Hansen, Harry, Tromsø
Hansen, Helge, ingeniør, Tromsø
Hansen, Helge, Tr.sund Sparebank, Tromsø
Hansen, Helge, Solbakken, Sellnes
Hansen, Hilbert, «Nordolje», Tromsø
Hansen, Ingv., «Nordolje», Tromsø
Hansen, Ivar, Svalbard
Hansen, J. M., kjøpmann, Tromsø
Hansen, Johan, Tromsø
Hansen, Johannes, Tromsø
Hansen, Karl, Tromsø
Hansen, Kr. Bruun-, Tromsø
Hansen, Kåre, Balsfjord
Hansen, Kåre, Tromsø
Hansen, Leonh. H., Tromsø
Hansen, Ludv., Langnes
Hansen, Megrund, Tromsø
Hansen, Meyer, Sandøyra
Hansen, Olai, «Nordolje», Tromsø
Hansen, Olav, Gibostad
Hansen, Ragnar A., hotelleier, Tromsø
Hansen, Ragnar, Fiskarbanken, Tromsø
Hansen, Randor, «Nordolje», Tromsø
Hansen, Rekker, Honningsvåg
Hansen, Rolf, Balsfjord
Hansen, S. Winther, bestyrer, Tromsø
Hansen, Sten, Svalbard
Hansen, Theo., Oslo
Hansen, Thorstein, c/o Rieber & Co., Tromsø
Haraldsen, Hilmar
Haraldsen, Rise, Svalbard
Haug, Odd, Tromsø
Haugen, Alf, Tromsø
Haugen, Bj. Lyshol, ingeniør, «Nordolje», Tromsø
Haugen, Hans, Mestervik
Haukås, J. A., Tromsø
Hegge, Fritz, kaptein, Tromsø
Heggås, Anton, kaptein, Tromsø
Heggås, Jens, «Myregga», Tromsø
Heggås, Sigfred, Sandøyra
Heiskel, Johan, Stubbeng
Heitmann A/S, H., Harstad
Heitman, Karl, Skaland

BRØDRENE SÆBJØRNSSEN ^{A/S}

KVALSTASJON og SILDOLJEFABRIKK

Postadr.: Harøy — Telefon og Telegr.adr.: Steinshamna

Oslo-kontor: Borgenv. 28 — Tlf. 69 97 19



KVALOLJE
KVALKJØTT
KVALKJØTTMJØL
KVALBEINMJØL

KVALBARDER
SILDOLJE
SILDEMJØL
REVEFORMJØL

Johan Hagerup's Skibsproviantering A.S

TROMSØ

*Utrustning for arktiske ekspedisjoner
Ishavsutrustning.*

Telefoner: 307 — 825

Telegramadresse: JOHAGRUP

Brødrene Brunvoll

KVALSTASJON — FRYSERI OG KJØLELAGER

TROMSDALEN — TROMSØ

Hvalolje - Hvalkjøtt - Hvalmel - Hvalbarder - Spermolje - Ishavsrederi - Ishavsprodukter

TELEGRAMADRESSE: „KVALSTASJONEN“ - CODE: A.B.C. 5. EDD - TELEFON: TROMSØ 1031 - 1067

Telefon: centr.b. 33 65 90

Thorolf Brunvoll

Telegramadresse: Capable

TORGGATA 8 - OSLO

Helgesen, Erling, Ånstad
 Helland, Ingvald, Svalbard
 Hemmingsen, Alvin, Tromsø
 Hemmingsen, Edmund, Tromsø
 Hemmingsen, Kalland, Tromsø
 Hendriksen, Odmar, Tromsdalen
 Henriksen, Harald, c/o Holms sønner, Tromsø
 Henriksen, Henrik, Sjøvegan
 Henriksen, Håkon, Krakenes, Sørkjosen
 Henriksen, Isak, Akkarvik
 Henriksen, Johan, Tromsø
 Henriksen, Ola, Harstad
 Hermansen, Bjarne, Tromsø
 Hermansen, Jakob, Tromsø
 Hermansen, Peder S., Kvaløysletta
 Hestbråten, Per, Tromsø
 Hestenes, Ola, direktør, Tromsø
 Hind, Kåre, Tromsø
 Hoel, Adolf, Slattum
 Hoff, Halfdan, «Nordolje», Tromsø
 Hofsøy, lensmann, Skjervøy
 Holand, Th., Sandvik pr. Tromsdalen
 Hollum, Ola, revisor, Tromsø
 Holm, Andreas, c/o T. F. D. S., Tromsø
 Holm, Kåre J., Tromsø
 Holm, Olaf, bakermester, Tromsø
 Holm, Rolf H., Tromsø
 Holms sønner, Tromsø
 Holm, Øivind, Tromsø
 Holmboe, Bertram D., Tromsø
 Holmboe, Conrad Rye, Tromsø
 Holmboe, Erik, Tromsø
 Holmboe, Gudleif, Tromsø
 Holmboe, Hans, Tromsø
 Holmeslett, Hans, Berg pr. Tromsdalen
 Holmeslett, Rolf, Tromsø
 Holmstad, Morten, Storsteinnes
 Holst, Fr. W., Harstad
 Holtan, Odd, Tromsø
 Holtan, Oscar, direktør, Tromsø
 Holthe, Gerh., kjøpmann, Tromsø
 Holthe, Svern, kjøpmann, Tromsø
 Horsberg, Bjørn, kaptein, Oslo
 Horst, Jens A., Kjøllefjord
 Husjord, Osc., Tromsø
 Høegh & Co. A/S, Leif, Oslo
 Høegh, Tekla, Tromsø
 Høgstad, Hans, Tromsø
 Høydal, E., kjøpmann, Rossfjord
 Høyersten, banksjef, Tromsø
 Håkstad, Håkon, Svalbard
 Håkstad, Trygve, Sellevnes

 Indresand, Georg, Hamnvik
 Ingebrigtsen, Andreas, Sandøyra
 Ingebrigtsen, Ingebrigt, Tromsø
 Ingebrigtsen, Ingvar, Tromsø
 Ingebrigtsen, Johannes, Tromsø
 Isachsen, Nils, Tromsø
 Isaksen, Alfon, Tromsø
 Isaksen, Einar, Tomasjord pr. Tromsdalen
 Isaksen, Evald, kaptein, Tromsø
 Isaksen, Ingvald, Tomasjord pr. Tromsdalen
 Isaksen, Leif, Tomasjord pr. Tromsdalen

 Isaksen, Leif, Tromsø
 Isaksen, Morten, Tromsø
 Isaksens, Brødrene, skipsverft, Tromsø
 Iversen, Ivar, Kalfjord
 Iversen, Ivar, avdelingssjef, Tromsø
 Iversen, Ragnvald, Svalbard

 Jaklin, Ingvald, redaktør, Tromsø
 Jakobsen, Anton, banksjef, Tromsdalen
 Jakobsen, Arvid, Tromsø
 Jakobsen, Gunnar, Tromsdalen
 Jakobsen, Guttorm, kaptein, Tromsø
 Jakobsen, Halfdan, «Polstjerna», Tromsø
 Jakobsen, Hans, Risøy
 Jakobsen, Helge, disponent, Tromsø
 Jakobsen, Jakob, Svalbard
 Jakobsen, John, skipper, Tromsø
 Jakobsen, Magnus, instrumentmaker, Tromsø
 Jakobsen, Odd, Balsnes
 Jakobsen, Sverre, jernvarehandel, Tromsø
 Jakobsen, Tor, maskinsjef, Tromsø
 Jakobsen, Torleif, Tr.sund
 Jakobsens, Brødrene, Rederi, Tromsø
 Jansen, Viktor, Svalbard
 Jebens, Henrik, Tromsø
 Jebens, Sverre, Tromsø
 Jensen, Arne, «Nordolje», Tromsø
 Jensen, Collin, M/K «Steinbakken», Sandnesshamn
 Jensen, Einar A., ing., driftsbestyrer, Tromsø
 Jensen, Emil, Mestervik
 Jensen, Hans H., Svalbard
 Jensen, Helge, Svalbard
 Jensen, Ingv., «Nordolje», Tromsø
 Jensen, Ingv., Ramfjordbotn
 Jensen, John, «Myregga», Tromsø
 Jensen, Johan A., Tromsø
 Jensen, Johannes, Dåfjord
 Jensen, Nikolai, Tromsø
 Jensen, Odd, Kalfjord
 Jensen, Reidar, Tromsø
 Jensen, Sigmund, Ersfjord
 Jensen, Age, Svalbard
 Jensen, Age, Svalbard
 Jensen, Age, Tromsø
 Jenssen, Ernst, agent, Tromsø
 Jenssen, Odd Krogh, Tromsø
 Jenssens, Skotøymagasinet, Tromsø
 Johannessen, Erling, Hungeren pr. Tromsdalen
 Johannessen, Erling A., Tromsø
 Johannessen, Ivar, Hungeren pr. Tromsdalen
 Johannessen, Kr., Breivikbotn
 Johannessen, Leif, Tromsø
 Johannessen, Olaf, fargehandler, Tromsø
 Johannessen, Olav, Tromsø
 Johannessen, Svein, Breivikbotn
 Johansen, Arnold, Tromsø
 Johansen, Arthur, Tromsdalen
 Johansen, Bendik, Tromsø
 Johansen, Bjarne, Hammerfest
 Johansen, Eidis, Tromsø
 Johansen, Gunnar, Svalbard
 Johansen, Hager J., Tromsø
 Johansen, Hedly G., kjøpmann, Tromsø
 Johansen, Hjalmar, Tromsø

Saltdal Patentslip & Skibsbyggeri A/S

ROGNAN

Telefon 22 — Telegramadr.: Saldalslip



Opphaling og reparasjon av alle slags farkoster - Nybygning av fiske- og fangstskuter.
Eget sagbruk, smie, mekanisk verksted og sveiseverksted,
Lager av trelast, jern og stål etc.

Tønsbergs Blad

VESTFOLDS STØRSTE AVIS

Tønsberg Aktietrykkeri

Alt i

kvalitetstrykksaker

Firma

Svend Foyen Bruun

HVALFANGST
SKIPSREDERI

Telegramadr.: Aker — Telefon: Sentralbord 11700

Svend Foyen Bruun privat 11087

Johansen, Ingv., skipper, Straumbukt
 Johansen, Johan, Gryllefjord
 Johansen, Johan, Tr.sund
 Johansen, Johan, Seljelvnes
 Johansen, Johan A., Tromsø
 Johansen, Johan A., Mortenhals
 Johansen, Johan, Skjervøy
 Johansen, Johannes, Stallogargo
 Johansen, J. M., Stamsund
 Johansen, John A., «Nordolje», Tromsø
 Johansen, Johs. B., Svalbard
 Johansen, Kåre A., Tromsø
 Johansen, Kåre Louis, Tromsø
 Johansen, Magne, Tromsø
 Johansen, Oskar, Storslett i Norreisa
 Johansen, Peder, Tromsø
 Johansen, Reidar, Tromsø
 Johansen, Rolf, Tromsdalen
 Johansen, Sverre, «Nordolje», Tromsø
 Johnsen, Johs., Røkeneshamn
 Johnsen, Terje, Tromsdalen
 Jordeng, Gudmund, Tromsø
 Jørgensen, Emil, Hillesøy
 Kanck, Kåre, Tromsø
 Kapstø, Sten, Tromsø
 Karlsen, Anker,
 Karlsen, Helge D., Tromsø
 Karlsen, Herman M., Kjelvik
 Karlsen, Karl, Seljelvnes
 Karlsen, Reidar, Grovfjord
 Karlsen, Rolf, Talvik
 Kaspersen, Håkon, Hernes pr. Bodø
 Kaspersen, Jens, Tromsø
 Kiil, S. Falck, Kvesmenes
 Killengreen & Sønn A/S, J. A., Tromsø
 Killengreen, Rich., Tromsø
 Klongstadlien, Olav, Svalbard
 Kloumann, H., politimester, Tromsø
 Klæbo, Karl
 Knudsen, Arne, W., Tromsø
 Knudsen, Richard, Svalbard
 Knudsen, Thorvald, Tromsø
 Knutsen, Torgny, Svalbard
 Kongsberg, Karl, Svalbard
 Kristensen, Fritz, Svalbard
 Kristensen, Gerhard
 Kristensen, Thorleif, Tromsø
 Kristensen, Ulrik, Tromsø
 Kristiansen, Jentoft, Tromsø
 Kristiansen, Kristian, Tromsdalen
 Kristiansen, Knut, Svalbard
 Kristoffersen, Arne, Balsfjord
 Kristoffersen, Jarle, Tromsø
 Kristoffersen, Kr. A., Malangseidet
 Kristoffersen, Rikh., «Nordolje», Tromsø
 Kristoffersen, Olaf
 Kræmer, Alfon, Tromsø
 Kræmer, Hagbart, Tromsø
 Kræmer, Halfdan, Tromsø
 Kræmer's Kjølelager, Tromsø
 Kvalnes, Harry, «Nordolje», Tromsø
 Kvandal, Kr., hotelleier, Tromsø
 Kviseth, Ivar
 Kvaal, Leif, Tromsø
 Lamo, Nils
 Larsen, Angell
 Larsen, Einar, kaptein, Tromsø
 Larsen, Georg
 Larsen, Hilmar, Tromsø
 Larsen, Idar, Tromsø
 Larsen, John, Burfjord
 Larsen, Kjell, journalist, Tromsø
 Larsen, Ludv., skipper, Tromsø
 Larsen, Ole, Lakselybukt
 Larsen, Ottar, Sandøyra
 Larsen, Peder, Andselv
 Larsen, Sigfred, Selnes
 Larsen, Sverre, red.sekr., Tromsø
 Larsen, Unni
 Larsen, Th. Berg-, Tromsø
 Laukslett, Odd
 Lauritsen, Alf, Balsnes
 Lauritsen, Ingvald, Straumbukt
 Leonardsen, Einar, Tromsø
 Liahjell, Oddm., Tromsø
 Lien, P., lege, Tromsø
 Lillevik, Halfdan, Tromsø
 Line, Bjørn, Tromsø
 Lind, Magne, Mortenhals
 Lind, Ole, Tromsø
 Lind, Peder, Tromsø
 Lind, Rudolf, Mortenhals
 Lindberg, Martha, Tromsø
 Lingås, Sverre, Tromsø
 Longyearbyen Arbeidslederforening, Svalbard
 Lorentzen, Victor, Tromsø
 Ludvigsen, Hilmar, ferjefører, Tromsø
 Lund, Bjørnar, Tromsø
 Lund, Ivar, Svalbard
 Lund, Ragna, Tromsø
 Lund, Ågot, fru Tromsø
 Lynghaug, Edv., Åndervåg
 Mack, Arthur, Tromsø
 Mack, Ludv. Chr., «T.F.D.S.», Tromsø
 Margarincentralen, Tromsø
 Marienborg, Bjørn, Tromsø
 Marina, A/S, Tromsø
 Mathiassen, Mathias, Harstad
 Mathisen, Einar, kontorsjef, Tromsø
 Mathisen, Ibert, Tromsø
 Mathisen, Jarle, Tromsø
 Meisfjord, Arnfinn
 Mehle, Karl, S/S «Conny»
 Melby, Thor, Bodin
 Melvær, Per, Tromsø
 Melvær, Sverre, Tromsø
 Mentzoni, R., Tromsø
 Mikalsen, Egil, Helgøy
 Mikalsen, Lindor, Storsteinnes
 Mikalsen, Oluf, kapt., M/S «Espenesvåg»
 Mikkalsen, Alfred, Mestervik
 Mikkelsen, Helge, Tromsø
 Moberg, Arvid, «Norrbottns-Kuriren», Luleå
 Moe, Alfred, skipper, Tønsvik
 Moe, Ivar, Tønsvik
 Moen, Bjarne, kjøpmann, Tromsø
 Moen, Peder, bakerm., Harstad



Tromsø Sundets Sparebank

TROMSØ

Kapital kr. 25 000 000,00

Eget fond » 1 000 000,00

Alle alminnelige bankforretninger



DRAGØY & CO. A.S

FERSKFISKEEKSPORT

FLYNDRE - KVEITE - LAKS - REKER

Spesialitet:

FROSSEN LAKS OG ROGN

Bankforbindelse : Tromsø Forretningsbank

Telegramadresse: DRAGØYCO - Tromsø

Telefoner: Kontoret 820 - Etter kontortid 611. 686

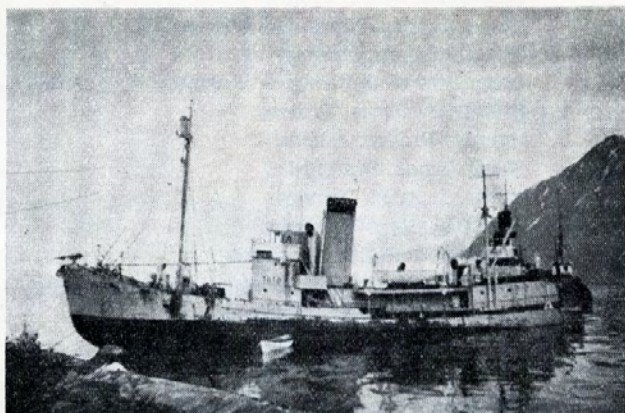
Mortensen, Ingv., Tromsø
 Mortensen, Osv., Tromsø
 Mydland, Henry, slakterm., Tromsø
 Myhre, Alf, Svalbard
 Myrland, fru Solveig
 Myrseth, Ole, Kr.sund N.
 Møller, H. F., Gibostad
 Møller, Oddbjørn, Tromsø
 Møller Radioservice, Tromsø

Nergård, Hj., Vangshamn
 Netteland, Arne, skipsf., Bergen
 Nicolaisen, Ivan, meieribest., Sørreisa
 Nikolaisen, Arne, Augestad, Melbu
 Nikolaisen, Arthur, Tromsø
 Nikolaisen, Helge, Tromsø
 Nikolaisen, Johan, Tromsø
 Nilsen, Adolf, «Nordolje», Tromsø
 Nilsen, Aksel, Tromsø
 Nilsen, Alf, Tromsø
 Nilsen, Alfred, Tromsø
 Nilsen A/S, Bertheus J., Harstad
 Nilsen, Bj. W., «Nordolje», Tromsø
 Nilsen, Conrad, Tromsdalen
 Nilsen, Eigil, Jægervatnet
 Nilsen, Erling, Mjelde
 Nilsen, Halvdan, Tromsø
 Nilsen, Hans, Tromsø
 Nilsen, Håkon, Tromsø
 Nilsen, Håkon, Balsfjord
 Nilsen, Idar Berg, Tromsø
 Nilsen, John, Svalbard
 Nilsen, Jørgen, Seljelvnes
 Nilsen, Karl, Tromsø
 Nilsen, Kåre, Grasmyr
 Nilsen, Nils, Tromsø
 Nilsen, Norvald, Tromsø
 Nilsen, Oskar, Svalbard
 Nilsen, Ottar, Nordkjosbotn
 Nilsen, Reidar, Balsfjord
 Nilsen, Sverre O., Tromsø
 Nilsen, Toralf, Tromsø
 Njerve, Bjarne P.
 Njord Handel & Industri A/S, Tromsø
 Nordgård, Åsmund, Tromsø
 A/S Nordlandslinjen, Harstad
 Norges Råfisklag, Tromsø
 Norsk Brændselolje A/S, Tromsø
 Nordbye, Eivind, kjøpm., Tromsø
 Nordbye, Ragnv., kjøpm., Tromsø
 Nordberg, Lorentz, Kallslett pr. Tromsdalen
 Nordnes, Svein, Tromsø
 Nordolje A/S, Tromsø
 Norvik, O. B., Tromsø
 Nygaard, Reidar Rosenvinge, Tromsø
 Nygaard, Aage, Tromsø
 Nylund, Andreas, Ånstad
 Nylund, Odd, Svalbard
 Næsvold, Knut, Tromsø
 Næsvold, A/S, P. A., Tromsø
 Næsvold, Petter, Tromsø
 Nøst, Per, kjøpm., Tromsø
 Nøstmyr, Harald, Tromsø

Olaisen, Aksel, Tromsdalen
 Olaisen, Karl, «Nordolje», Tromsø
 Olaussen, Edor, Svalbard
 Olonkin, Genadi, Tromsø
 Olsen, Arne, Salangsverket
 Olsen, Arne Berg, Tromsø
 Olsen, Asle, Storsteinn
 Olsen, Edny, Ullsfjord
 Olsen, Egil, Svalbard
 Olsen, Eivind, M/S «Hisø»
 Olsen, Fridtjof, Svalbard
 Olsen, Georg, «Nordolje», Tromsø
 Olsen, Harald, Tennes
 Olsen, Ivar, disponent, Tromsø
 Olsen, Johs., Tromsø
 Olsen, Karl, Bogen i Ofoten
 Olsen, Kjell, malerm., Tromsø
 Olsen, Nils I., Soløy
 Olsen, Olaf, Tromsø
 Olsen, Olaf J., Svalbard
 Olsen, Olav Hagen-, Tromsø
 Olsen, Oluf, Tromsø
 Olsen, Sverre L., «Nordolje», Tromsø
 Olsen, Sverre, Tromsø
 Olsen, Torleif, Svalbard
 Olsen, Tormod, Tromsø
 Olsen, William, Kalfjord
 Opseth, Martin, «Nordolje», Tromsø
 Ottesen, Johs., Tromsø
 Ottersen, Torleif, Tromsø
 Overvaag, Halfdan, Tromsø
 Ovesen, Oddmund, Tromsø
 Oxås, Arthur, Tromsø

Paulsen, D., Vangshamn
 Paulsen, Evald, Tromsø
 Paulsen, Fritz, Tromsø
 Paulsen, skipper, M/K Polarulv, Tromsø
 Paust, Arne, distr.sjef, Tromsø
 Pedersen, Alfon, Tromsø
 Pedersen, Bjarne, Selnes
 Pedersen, Erik
 Pedersen, Gullin, M/S «Myregga», Tromsø
 Pedersen, Halle, Svalbard
 Pedersen, Hemming, Svalbard
 Pedersen, Peder, Kallslett pr. Tromsdalen
 Pedersen, Rolde, Tromsø
 Pedersen, Rudolf, Framnes pr. Bodø
 Pedersen, Sigmund, Balsfjord
 Pedersen, Theodor, Nygårdsjøen
 Pettersen, Corn. Erling, «Njord», Tromsø
 Pettersen, Egil, Svalbard
 Pettersen, Halvdan, Tromsø
 Pettersen, Ingvald, Tromsø
 Pettersen, Olav L., Tromsø
 Pettersen, Viggo, Botnhamn
 Posti, Arne, «Nordolje» A/S, Tromsø
 Prøsch, Carl, Tromsø

Rakkenes, Håkon, Tromsø
 Rakkenes, Johan, Tromsø
 Ravna, Einar
 Rekkedal, Olav, Tromsø
 «Renen», Apoteket, Tromsø



Bergning av «Polarbrisen» 1949.



B/B «Busen»	750 hk
M/K «Havørnen I»	120 hk
M/K «Victor»	50 hk
M/K «Dua»	25 hk

Tromsø Slepe- & Bjergningsbåter

Innehaver: Alfr. S. Johansen

Utfører bjergningsarbeider — dykkerarbeider og entreprenørarbeider i forbindelse med dykkerarbeider. — Levering av støpesand og gråmurstein

Telegramadresse: «Slepebåt» - Telefoner: kontor 223 - «Busen» 1167 - privat 637 - kontorsjefen 1076

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.

Reymert, Bjørn, Tromsø
 Richardsen, Johan, Tromsø
 Rieber & Co., Tromsø
 Rise, Harald
 Rikardsen, Johnny, Helgøy
 Robertsen, Charles
 Robertsen, Rolv, Tennes
 Rollnes, rest.sjef
 Rokstad, Erling
 Rotvold, Markus, Tromsø
 Rustad, Haakon, Tromsø
 Ruud, Einar, Tromsø
 Rybka, Sig., «Nordolje», Tromsø
 Ryen, T. Soot-, Tromsø
 Rødvei, Peder, Mestervik
 Rønne, Harald, Tromsø
 Rønning, Einar, malerm., Tromsø
 Røstad, Johan, Tromsø

Samuelsen, Alfred, Balsfjord
 Samuelsen, Hans, skipper, Tromsø
 Sandvik, Johan, Tromsø
 Schjelderup, Ingvald, Svalbard
 Schjoll-Eriksen, kontorsjef, Tromsø
 Schjødt, Fredrik, Tromsø
 Schmidt, Gulbrand, Tromsø
 Sebak, Alfon, Tromsø
 Seljelv, Helge, Seljelvnes
 Seljelvnes, Ole, Seljelvnes
 Selmer, F., A/S, Tromsø
 Seloter, Johan, los, Tromsø
 Senja Margarin A/L, Harstad
 Setså, Harry, Svalbard
 Severinsen, Bernhard, Balsnes
 Siem, O., dir., Oslo
 Silsand, notmann, Finnsnes
 Simonsen, Leif tannlege, Tromsø
 Simonsen, Peder, Vangsvik
 Simonsen, Reidar, o.r.sakf., Tromsø
 Sivertsen, Edmund, Nordbynes
 Siversen, Sigurd, kjøpm., Tromsø
 Skar, Bruno, barberm., Tromsø
 Skaug, Anton, Nordolje», Tromsø
 Skjelnes, Nils, Hardanger
 Skjelstad, Trygve
 Skoglund, Per
 Skognes, Roald, Mjelde
 Skogvik, Ivar, Skogvik i Tr.sund
 Skogvik, Johannes, Skogvik i Tr.sund
 Skogvik, Peder, Skogvik i Tr.sund
 Skogvik, Per, Skogvik i Tr.sund
 Skogvik, Sigmund, Skogvik i Tr.sund
 Slettmo, Bernhard, Tromsø
 Slettmo, Magne, Slettnes i Balsfjord
 Slåttnes, Johan, Balsfjord
 Snarby, Martin, Tromsdalen
 Sneffjellå, Ole, S.K.N., Tromsø
 Solbakken, Thorleif, Kvaløysletta
 Solhjell, Wilhelm, Tromsø
 Sollie, Reidar, landbrukssjef, Tromsø
 Solvær, Sigurd, Bodin
 Spjelkavik, Bjørn, Svalbard
 Stagrum, Joh. C., «Nordolje», Tromsø
 Steen sen., Kristian, Sandnes, Tromsø

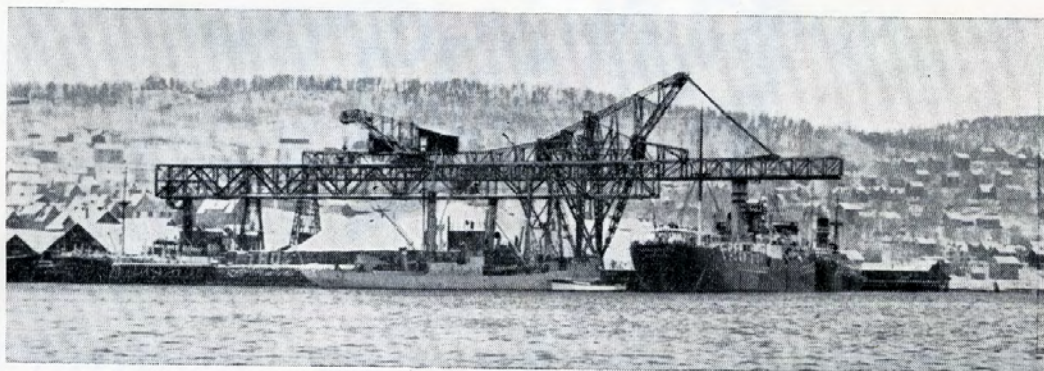
Steen, Søren, Tromsø
 Steinnes, Sverre, Svalbard
 Stellander, Johs., Tromsø
 Stene, Louis, «Nordolje», Tromsø
 Stigen, Håkon, Tromsø
 Store Norske Spitsbergen Kulkomp. A/S, Oslo
 Storelv, Andreas, Tromsø
 Storelv, Haldor, Mjelde
 Storli, Einar, Svalbard
 Storstad, Arild, Tromsø
 Storstad, Sigurd, Tromsø
 Strømsnes, Herold, Svalbard
 Styrvold, Olav, ing., Tromsø
 Sundt, Trygve, dir., Tromsø
 Svendsen, Guttorm, disponent, Tromsø
 Svendsen, Svein Tromsø
 Sæther, Fred., Tromsø
 Sætermo, Alfred, Nordbynes
 Søbo, Mathis Riise, Alesund
 Sønju, Anders, Svalbard
 Sørbøe, O., kjøpm., Tromsø
 Sørude, Oddm., Vinnesvågen
 Søren, Albert, Svalbard
 Sørensen, Arnulf, Tromsø
 Sørensen, Helge, Tromsø
 Sørensen, Kaare, kontorsjef, Tromsø
 Sørensen, Nordvik, Tromsø
 Sørensen, Sverre, Svalbard
 Sørensen, Torger, kjøpm., Tromsø

Tande, Viggo, Grovfjord
 Teigen, Arne Jægervatn
 Tenvaås, Ole, «Njord», Tromsø
 Testad, Ole, Tromsø
 Theodorsen, Johannes, Svartnes
 Thune, Chri., Tromsø
 Thyholt, Brødrene A/S, Tromsø
 Thyholdt, Guri
 Thyholt, Jens, Tromsø
 Thyholt, Terje, Tromsø
 Thøring, Lars, rådmann, Tromsø
 Tollefsen, Dagfinn
 Toresen, Richard, Tromsø
 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 Husflid og Småindustri, Tromsø
 Tromsøysund Kommune, Tromsø
 Tromsø Kommune, Tromsø
 Tromsø Museum, Tromsø
 Tromsø Sjømannshjem, Tromsø
 Tromsø Sparebank, Tromsø
 Tromsø Sundets Sparebank, Tromsø
 Tønsberg, Einar, bestyrer, Tromsø
 Tøllefsen, L., kjøpm., Tromsø
 Tøllefsen, Kåre
 Tørris, J. A., Tromsø

Mannskapet på M/K «Venus», Tromsø
 Vesterli, Peder, Balsfjord

A.S Tromsø Bunkerdepot

TROMSØ



Vi er leverandører av kull og salt til alle arktiske fangst- og fiskeekspedisjoner.

Naturlig bunkringshavn for HVITEHAVS- og TRÅLERFLATEN

Levering hele døgnet.

Telefoner: 6 og 632.

Telegr.adr.: BUNKERDEPOT

Borchs Elektrodiesel A.S

Sjøgt. 9 — Tlf. 1272 — Tromsø

Elektroteknisk verksted — Bilelektrisk verksted

HUGHES EKKOLODD — BOSCH LYSANLEGG — STENTOR
RADIOTELEFONISENDERE — AGGREGATER — BATTERIER

Alt belysningsutstyr til bil og båt — En gross — En detalj

Søsterfirma av B. Simonsen, Breivoll.



NORSK POLAR-TIDENDE OG POLARÅRBOKEN

ØNSKER

lesere og annonsører



GLEDELIG JUL!

Vesterålske Dampskipsselskap, (V.D.S.) Stokmarknes
Vestlandske Petroleums Co., Tromsø
Vilhelmsen, Edvard, Tromsø
Vilhelmsen, Verner, Ersfjordbotn
Vilhelmsen, Vilhelm V., Hoksballen
Vistnes, Ingv., Harstad
Walnum, Trygve, Tromsø
Warhus, Bjørn, o.r.sakf., Tromsø
Washaug, Arvid, Svalbard
Wasvik, Hans, Svalbard
Wavik, Meyer, Tromsø
Wenberg, Sig., Simavik
Westerli, Harald, Tromsø
Wickstrøm, J., Tromsø
Widal, Finn
Widding, Anton, Svalbard
Widding, Osv., A/S, Tromsø
Wiggen, M., Tromsø
Wiik, Ole, Tromsø
Wilhelmsen, Arthur, Tromsø
Wilhelmsen, Egil A., Tromsø

Willumsen, Karl, «Nordolje», Tromsø
Ytreberg, Sigm., Tromsø
Yttergård, Viggo, Sjøtun

Ødegård, Kjell
Øien, Evald, radioeks., Tromsø
Øien, Bjarne, Tromsø
Øien, Fritz, radioeksp., Tromsø
Øien, Th., butikksjef, Tromsø
Øines, Alfon, Svalbard
Østgård, Selmer, Storsteinnes
Øverås, skipper, Kr.sund N.

Aagaard, Kristian, Tromsø
Aagaard, Nic., Tromsø
Aanesen, Karl J., Tromsø
Aas, Arne, fylkesmann, Tromsø
Aasheim, Kjellaug, Tromsø
Aasheim, Kjellaug, Tromsø
Aasheim, Sig. O., Botnhamn



HAMMERFEST

Flytende Fryseri og Filetfabrikk

Produksjon av hurtigfrosset filet — rogn — hvalkjøtt etc.

Fiskersamvirkets Felleslag

TROMSØ

— sammenslutning av samtlige samvirkefiskere i Norges Råfisklags distrikt.

Telefon 1048. Formannen privat 1345.

S.L FISKERNES SAMVIRKELAG

Tromsø

Telegr.adr. «Samsalg». Telefon 1006.

— omsetnings- og eksportorgan for tørrfisk, klippfisk, saltfisk, tran og rogn.

AVDELINGSKONTOR I TRONDHEIM

Centralbord 21 827.

— omsetnings- og eksportorgan for ferskfisk.

Telegramadresse: FISKEOMSETNING

ARKTISK FORENING

TROMSØ

Ca. 1000 medlemmer

Formann: Kjøpmann Johan Hagerup, Tromsø, T. 825

Sekretær: Gunnar Hagerup, Tromsø, T. 793

Foreningens formål: Fremme av norske interesser i Arktis

B L I M E D L E M

TELEFONER: 83 — 323

TELEGRAMADRESSE: «CLAUS»

CLAUS ANDERSEN A.S

T R O M S Ø

Kjøper og selger arktiske pelsvarer

Vi har levert skinnutstyr til en rekke polarekspedisjoner

BRØDRENE JAKOBSEN'S REDERI

T R O M S Ø

Telegramadr.: «Selfangst»

Ekspedisjoner til arktiske strøk — Selfangst og fiske

Ishavsutrustning

Fiskeredskaper og bruk

av alle sorter samt alt i

Utstyr til Deres fartøy

leveres best og billigst fra

J. A. Killengreen & Søn — Tromsø

Telegramadresse: Killengreens, Tromsø — Telefoner: 175 og 50



JOHN LIENG

Båtbyggeri

Telefon 70

ROGNAN

Nybygginger av fiskekuttere
og kryssere.

REPARASJONER



JOHAN DRAGE A.S

— ROGNAN —

Båtbyggeri — Mek. Verksted — Sagbruk
Sveiseverksted

Lager av Trelast, Jern og Stål. — Patent-
slipper — Beddinger for fartøyer inntil
120 fot — Nybygg og Reparasjon utføres
fagmessig.



ALFRED JENSEN

HAMMERFEST

Telegramadresse: Alfred.

Telefon: 400 — 212 — 386 — 659 — 507

Skips- og varemegler.

Dampskipsekspedisjon — Spedisjon — Kystbefraktning.

Rep.: Nordlandslinjen, Harstad.

Godsrute: Oslo, Bergen, Finnmark.

Omsetter alt i fiskeprodukter.

Lager av tranemballasje — Agentur i sjø- og brannforsikring.

Medlem av Kystfartens Skipsmeglerforbund.

G. Robertson A.s

HAMMERFEST

Telegr.adr.: «Finnmarksfisk»

Fisketilvirkning

i Hasvåg, Honningsvåg,

Kjøllefjord og Båtsfjord

REPRESENTANT FOR: NORSK FORSIKRINGSSKAP «ÆOLUS»

A.s Berlevåg Trælastforretning

— Berlevåg —

Etablert 1918

Telefon nr. 7. Telegramadr.: Trælast.

*Lager av trelast. og alle slags
byggningsartikler*

J. E. ABRAHAMSENS SØNNER

Telefon kontoret nr. 19.

Telegr.adr.: Abrahamsen

D/S Kaia - 100.

Postgiro nr. 98729

BÅTSFJORD

EKSPEDITØR FOR:

B.D.S. - N.F.D.S. - F.F.R. & R. - S.D.S. - N.D.S. - D.N.L.
Norsk Brændselolje A/S, Tankanlegg. — Kystassurans.

FISKEFORRETNING

Tilvirkning og omsetning av alle sorter fiskeprodukter.

ØKLAND & SJØGREN

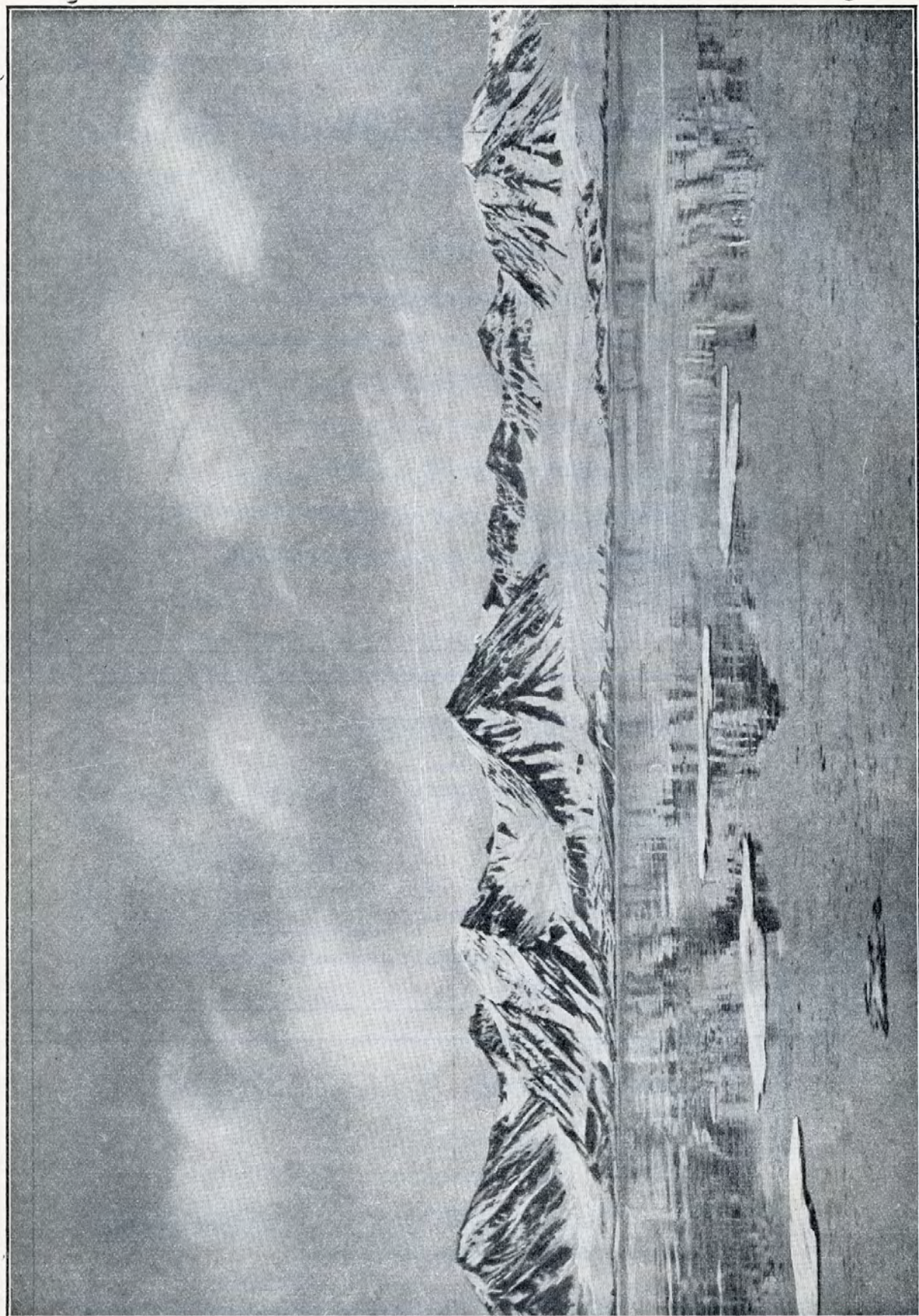
Ass. Handelsforretning

BÅTSFJORD

Telegramadr.: «ØKLAND». - Telefon nr. 20. - Postboks 1.

Anbefaler til rimelige priser:

Kolonial — Manufaktur — Ferdige klær — Skotøy — Kortevarer — Jernvarer
Malerartikler. — Skips- og kjøkkenutstyr. Nife bøye og båtlys samt reservedeler.
Elektriske artikler.



Parti fra Svalbard

N. Roghell

Båtbyggeri

Hemnesberget

Etabl. 1914

H. Stensen & Sønner Båtbyggeri

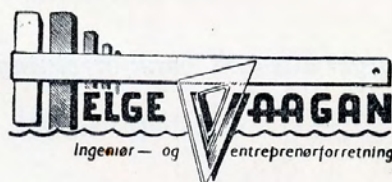
Etbl. 1902 Hemnesberget

Nybygginger — Ombygging

Reparasjoner

Byggenr. 391 på beddingen

Telef. 2a — b Telegr. Stensen



Telefoner: 794 — 979

TROMSØ

Karl Hanssens mek. Verksted

Harstad

Utfører alt i skips- og maskinreparasjoner.

140 FOTS PATENTSLIP

Telefoner: 1336 og 2593

GUDMUND P. JÆGTVIK

SALTING — HENGING

og pakking av fersk fisk for eksport

TELEFON 64, PRIVAT 190 - TELEGRAMADR.: JÆGTVIK

HONNINGSVÅG



Vardø Sparebank

Opprettet 1882

FORVALTNINGSKAPITAL

1. januar 1952 kr. 5.290.000

EGEN FORMUE

pr. 1. januar 1952 kr. 452.000

Besørger alle alm. bankforretninger

Telegr.adr. SPAREBANKEN — Tlf. 26

Kr. Voie A.s — Vardø

Produksjon av saltfisk, stokkfisk

Eksport av alle sorter ferskfisk

MEGLERFORRETNING

Agentur — Kommissjon — Befraktning

Telegr.adr.: «NORBIRK»

Telefon: 220 — 340 — Privat 250

Joh. A. Jensen

Eksport av fisk og fiskeprodukter

Kjøper til stadighet alle sorter fisk
til ising, salting og hengning.

Mottak døgnet rundt.

Repr. Norsk Brændselolje A/S

SOLAR - PETROL - BENSIN

SMØREOLJE - FETT

Telegr.adr.: «Jensen Storbukt» Telefon 105

STORBUKT — HONNINGSVÅG

IVAR ANTONSEN

Skipsproviant — Fiskeriutstyr

BÅTSFJORD

Telefon 33

H. J. BERGSJØ

O.R.SAKFØRER

Medlem av

Den Norske Sakførerforening

KIRKENES

Telefon 87 — 186

H. F. Esbensen

KIRKENES

Etablert 1906

Telefon nr. 6

Kolonial - Kjøkkenutstyr

Glass og Stentøy

Jernvarer - Bygningsartikler

Malervarer - Sportsartikler

CHR. TØMMERSTØL

KIRKENES

Jernvarer

Varme- & sanitærutstyr

Støpegods

Malervarer - Fiskeredskaper

En gros - En detalj



FYLKETS STØRSTE MØBELLAGER

Sørensens Møbel- og trevareindustri - Kirkenes

TELEGR.ADR.: INNBO

TELEFON NR 48

*Leveres i
alle sorter
finér*

Dører med krysslamellsystemet
som avsperrer døren i begge retninger.

Vinduer

Monteringsferdige kjøkken-
innredninger

Butikkinnredninger
med stillbare hyller

Kirkenes Snekkerifabrikk A.s

Disponent: H. Bratbak

Telefon fabrikken 254

—»— privat 289

Dører — Vinduer — Trapper — Innredninger

Annonsefortegnelse:

Carl A. Fuglesang	2. omsl.s.
Njord Handels & Industri	3. —
Simonsens Radiofabrikk	4. —

Erling Solheim	1	Polar-Kist	69
A/S G. Hartmann	2	Fiskernes Samvirkelag	69
A/S Tønsberg Hvalfangeri	3	Arktisk Forening	70
Jotun Fabrikker	4	Claus Andersen A/S	70
Tønsberg Harpunfabrik A/S	10	Brødrene Jakobsens Rederi	70
Linguaphone-Instituttet A/S	49	J. A. Killengreen & Søn	70
Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S	51	John Liengs Båtbyggeri	71
Widerøe's Flyselskap og Polarfly A/S	53	Johan Drage A/S	71
Jakob Kjøde A/S	53	Alfred Jensen	72
A/S Framnæs mek. Værksted	55	A/S G. Robertson	72
Sandefjord Bryggeri	55	A/S Berlevåg Trælastforretning	73
A/S Thor Dahl	55	J. E. Abrahamsens Sønner	73
A/S Mandal Stål	57	Økland & Sjøgren	73
Unitor A/S	57	N. Roghell	75
P. E. Berger	57	H. Stensen & Sønner	75
Mandals Reberbaner	57	Helge Waagan	75
Brødrene Sæbjørnsen A/S	59	Karl Hanssens mek. Verksted	75
Johan Hagerup's Skibsproviantering A/S	59	Gudmund P. Jægtvik	75
Brødrene Brunvold	59	Vardø Sparebank	76
Saltdal Patentslip & Skibsbyggeri A/S	61	Kr. Voie A/S	76
Tønsbergs Blad	61	Joh. A. Jensen	76
Svend Foyen Bruun	61	Ivar Antonsen	76
Tromsø Sundets Sparebank	63	H. J. Bergsjø	76
Dragøy & Co A/S	63	H. F. Esbensen	77
Tromsø Slepe- & Bjergningsbåter	65	Chr. Tømmerstøl	77
S/L Fiskernes Agnforsyning	65	Sørensens Møbel- og Treindustri	78
A/S Tromsø Bunkerdepot	67	Kirkenes Snekkerifabrikk A/S	78
Borchs Elektrodiesel A/S	67		

