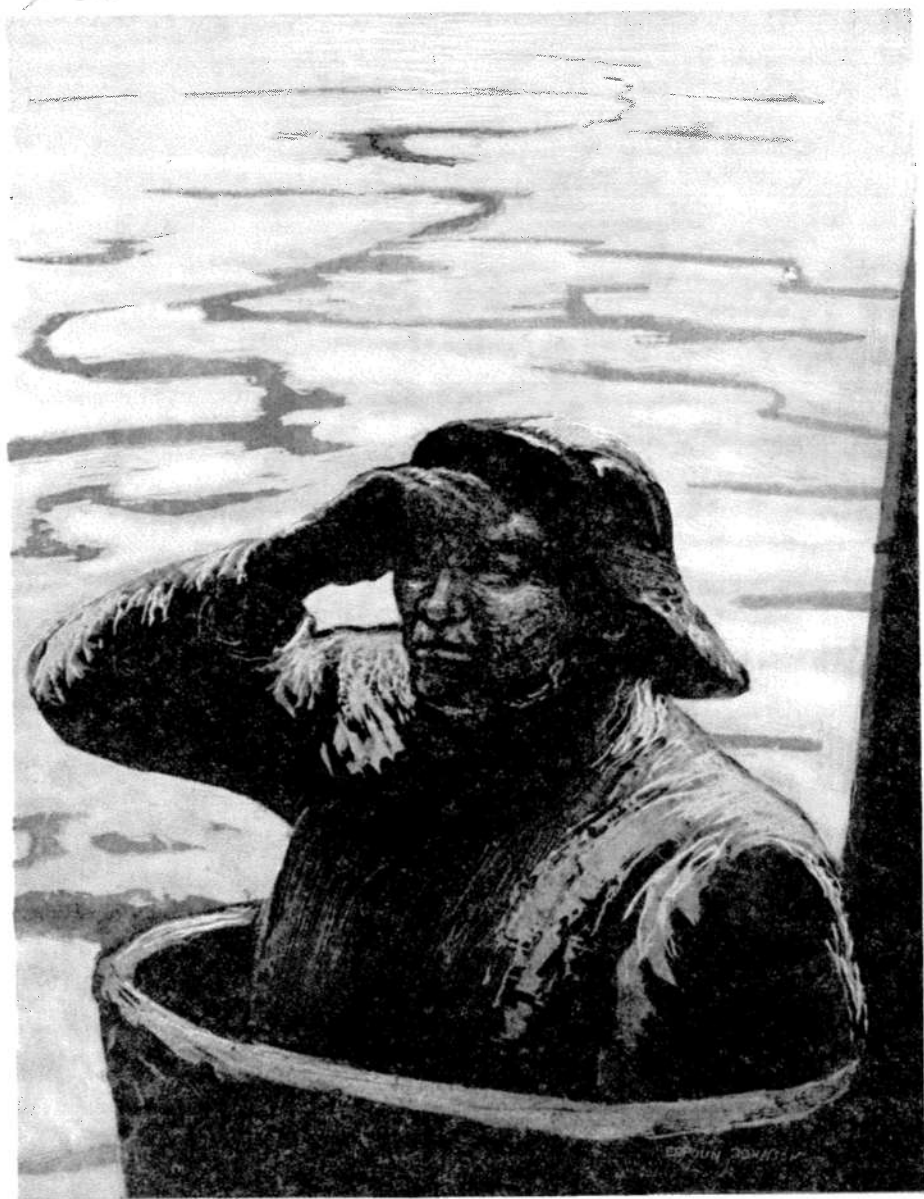




POLARBOKEN

1954

POLARBOKEN

1954

POLARBOKEN

1954

UTGITT AV
NORSK POLARKLUBB

EGET FORLAG
OSLO 1954

Redigert av:
Helge Ingstad
Reidar Lyngaas
Søren Richter

Printed in Norway
Brødr. Jørgensen A/s Boktr. Oslo

Forord

Polarboken er nå femten vintre gammel og ennå som en ungdom å regne. Men den har allikevel atskillig å se tilbake på. I de år som er gått har den vært aktiv på mange polare felter. Kan hende har den gledet noen, den har i hvert fall for fulle seil gått inn for å holde interessen for de arktiske og antarktiske strøk levende.

Men seilassen har vært vanskelig, det var skjær i sjøen. Disse har først og fremst vært av økonomisk art. Etter krigen mente man det var en brukbar løsning å samarbeide med et annet blad, Norsk Polartidende. Dette førte til at Polarboken i tiden 1950 til 1953 kom ut i nytt format og ble redigert noe annerledes enn før. Ordningen viste seg utilfredsstillende og samarbeidet er avbrutt. Polarboken seiler igjen i egen skute, kommer ut i sitt opprinnelige format og redigeres i det vesentlige på den gamle måte.

Norsk Polarklubb står som utgiver. Vi samarbeider med Arktisk Forening, Tromsø, og vil gjerne fremheve det. Nord-Norge har gammel arktisk tradisjon som føres videre i dag.

Polarboken som utkommer hver høst tar sikte på en vid lesekrets. Det er her i landet et behov for et polarskrift lagt an etter bredere linjer enn fagtidsskriftene. Vi slår ikke av på kravene, men prøver å legge stoffet fram slik at det fengsler.

Det er en viktig sak at interessen for de arktiske og antarktiske områder holdes oppe her i landet. Hvert år drar et stort antall nordmenn av sted mot polarstrøkene, og deres arbeide har betydning på mange måter. Våre forskere, med Fridtjof Nansen og andre som blinkfyr, gjør nye vitenskapelige landevinninger. Norsk hvalfangst, selfangst, arktisk fiske og grubedriften på Svalbard innbringer hvert år millioner. I det siste er storpolitikken kommet inn i polarbilledet, og det kan av den grunn være ekstra nyttig at vi er våkne. Og så er det verd å huske at det her gjelder noe som har dype røtter i vår historie.

Polarstrøkene byr på så meget friskt og fengslende at vi håper å få de unge med i større utstrekning enn før. I en tid som vår, kan det være bra at det våkner lengsler mot en videre horisont.

Helge Ingstad.

Formann i Norsk Polarklubb

Innhold

Med Roald Amundsen i Alaska i 1921. <i>Av Reidar Lund</i>	9
Over Islands «tak». <i>Av S. Richter</i>	23
Klimaforandringer. <i>Av Finn Devold</i>	33
Hvalfangsten i Antarktis i sesongen 1953—54	42
Noen glimt fra primitive eskimostammer. <i>Av Trygve Hyenæs</i>	44
Isbrytersaken. <i>Av Anders K. Orvin</i>	53
Litt om rester og ruiner fra den gamle hvalfangsttiden på Svalbard. <i>Av R. W. Feyling-Hanssen</i>	61
Passasjerflyging over Arktis. <i>Av Einar S. Pedersen</i>	71
Nord-norsk ishavsskipper. <i>Av Toralf Lund</i>	97
Ishavsskipper fra Sunnmøre. <i>Av Odd Berset</i>	102
T-3. <i>Av Kåre Rodahl</i>	112
Konsul Lars Christensen 70 år. <i>Av Alf Gunnestad</i>	133
Fisket ved Vest-Grønland. Nordisk samarbeide. <i>Av Helge Ingstad</i> . .	136
Etter isbjørnen. <i>Av Odd Lønø</i>	151
Fangst og fiske i fjerne farvann. Kort oversikt. <i>Av Jobs. Sellæg</i> . .	156
Nord-norsk ishavsnæring 1954. <i>Av Helge Jacobsen</i>	162
Smånytt fra Polarfrontene 1949—54	164
Contents with short summaries in English	168

Med Roald Amundsen i Alaska

1921

Av

Reidar Lund.

Det kan sikkert synes høyst ubeskjedent av undertegnede å innlede en minneartikkel om *Roald Amundsen* med min egen selvbiografi. Derfor ber jeg på forhånd om unnskyldning. Men så kjent er dessverre ikke mitt navn i den internasjonale film-verden, at jeg kan regnes med til de udødelige i bransjen. Derfor kan det kanskje være like greit med en liten forhåndsorientering.

Film har vært mitt liv siden jeg begynte å tenke på hva jeg skulle foreta meg i tilværelsen. I 1919 kom jeg i forbindelse med navnebroder Gustav Lund, best kjent som «Lund på Løkka», som var en av pionerene i kinovirksomheten her hjemme. Og jeg fikk jobb med å ta opp tekster, som det jo var en Herrens mangfoldighet av i de gamle stumfilmene.

Dette holdt jeg på med et års tid, og så var det en dag at den store sjanse bød seg for meg. Da ble det nemlig inngått en avtale mellom min sjef og professor Olav Holtedahl om å sende med en filmfotograf på en vitenskapelig ekspedisjon til Novaja Semlja, som skulle drive geologiske, zoologiske og botaniske undersøkelser, og jeg fikk det meget ærefulle oppdrag å være nevnte filmfotograf.

Om resultatet skal jeg jo helst ikke si så meget, men de filmene jeg tok opp, ble iallfall vist i Lunds kino, «Biorama», i Stortingsgaten 12, hvor de vakte den største oppsikt — dengang!

Og så er det i grunnen historien begynner. Den 21. mars mottok jeg et personlig brev fra Roald Amundsen. Og det så slik ut:

Bårdhus 21. 5. 1924.

Gien Reidar Lund.

Vil D. være en morose?
Ka mi hve svarer på Dem,
da ji svarer vider.

Væri hven

Dens

Roald Amundsen

Jeg gikk til min sjef og forela ham brevet, og han var straks
fyr og flamme. Med hans billigelse kunne jeg da noen dager etter
sende følgende svar:

Herr kaptein Roald Amundsen.

Jeg har mottatt Deres brev av 21. mars. Svaret er ja!

Ærbødigst
Reidar Lund.

Det ble inngått en avtale mellom Roald Amundsen og Bio-Film Comp., som Gustav Lunds firma kom til å hete, og den gikk ut på at jeg ikke skulle være med på ekspedisjonen lenger enn at jeg kunne sikres skipsleilighet hjem.

Samtidig med denne avtale ble også flyverne Odd Dahl og Oscar Omdahl engasjert til ekspedisjonen, og disse fikk jeg da før avreisen i oppdrag å lære opp i den edle filmkunst.

Dahl og Omdahl reiste først av gårde, og så fulgte altmulig-mann Karl Hansen og jeg, — først med båt til Newcastle og siden via Southampton med White Star Line's 56 000-tonner «Majestic» til New York.

Jeg husker vi kom til Newcastle klokken 6 en mandag morgen, og min første føling med Great Britain var at mitt fine filmkamera ble beslaglagt av myndighetene. Konsul Morgenstjerne tok seg personlig av saken og deponerte 50 pund som sikkerhet, men så lenge jeg befant meg på engelsk jord fikk jeg ikke kameraet igjen. Det skjedde først da jeg var kommet ombord i «Majestic». Så mistenkelig var det den gang å reise rundt med et filmapparat!

Så hadde jeg jo trodd at saken var i orden. Jeg fikk tillatelse av kapteinen på «Majestic» til å ta opp en del film der ombord, men da vi kom til New York ble apparatet på ny forseglet av myndighetene, og jeg så det ikke igjen før jeg sto ved reisens mål, Seattle, hvor jeg skulle støte sammen med en del av de andre medlemmer i ekspedisjonen. Jeg synes fremdeles det var en underlig episode, men det var vel kanskje etterkrigstidens psykose som gjorde seg gjeldende ennå etter fire års forløp.

Jeg ber leserne tilgi at jeg gjenoppfrisker i erindringen minnet om ankomsten til New York, hvor ikke mindre enn 23 slepebåter måtte til for å få kjempeskipet vårt pent inn til kaien.

Hansen og jeg ble mottatt av en mann som nok de fleste film-folk — og mange, mange andre — i Norge har kjent, G. A. Olsen, som forresten var onkel av disponent Skaug i Filmindustri. Han var representant for Famous Players Corporation, som i Norge hadde forbindelse med Alliance Film Comp., — navn som vel i dag er gått i glemmeboken, men som den gang hadde en virkelig storhetstid.

Det var lang vei fra New York til Seattle, og underveis gjorde Hansen og jeg et opphold i Chicago, hvor vi besøkte en onkel av meg som hadde «icefabric» — det var den gang man fremdeles frøs isblokker til bruk i iskasser, — slike vi husker før kjøleskapene begynte sin seiersgang. Vi fikk her den første føling med «polarbaksen».

Så kommer jeg fram til den store dag — 23. mai — da Hansen og jeg ankom til Seattle og skulle treffe sammen med de øvrige medlemmer av ekspedisjonen.

Jeg hadde jo vært sammen med Amundsen tidligere, — Om-dahl og jeg var ute og besøkte ham på Svartskog noen dager før han skulle reise. Han ville gjerne vi skulle ta noen filmopptak av hans to eskimo-adoptivbarn, den syvårige Camilla og den femårige Cokanita, — to rare, deilige unger, som bare syntes filmapparatet mitt var et merkelig leketøy. Men det syntes så visst ikke Roald Amundsens veldige St. Bernhardshund, som i høyeste grad mislikte vår inntrengen på hans private enemarker. Men da Amundsen viste seg på trappen og ropte velkommen til oss, var alt bare fryd og glede.

Ute på Svartskog ble også de foreløpige planer for filmingen under ekspedisjonen drøftet, og jeg kan ikke si annet enn at jeg fra første øyeblikk var sterkt imponert over Amundsens klare og konsise oppfatning av hva han mente jeg burde gjøre av opptak. Dette så meget mere som det vel var første gang Amundsen overhodet hadde tenkt å ta filmen i polarforskningens tjeneste. Jeg hadde jo den gang en viss erfaring å bygge på fra Novaja Semlja-ekspedisjonen, men det var hver gang en like stor opplevelse — og en berikelse — å drøfte planene med den enestående personlighet Roald Amundsen var.

Tilbake til hin minneverdige 23. mai i Seattle — Olonkin møtte Hansen og meg på stasjonen. Ja, det skulle vel være unødvendig å nevne at Olonkin var ekspedisjonens navnkundige radiotelegrafist. *Det* er iallfall et navn som aldri blir glemt når talen er om vår tids polarforskning.

Jeg husker at vi tre først var en tur på kino, — det var vel kanskje for å gjøre særlig ære på lille meg! Etterpå møtte vi Dahl,



«Maud»-karer. Sittende fra v., Karl Hansen, Oscar Omdabl, Odd Dabl og Gennady Olonkin.

Omdahl og Malmgren, og vår første kveld ombord i «Maud» kan jeg forsikre ble av de noe stormfulle!

Det kan vel ikke egentlig sies å være noe særlig rommelig ombord i et polarfartøy. Og jeg fikk da også fra første øyeblikk et ganske klart inntrykk av at en stakkars filmfotograf ikke var inkludert i plassberegningen. Noen køye var det overhodet ikke tale om å få, — men den ikke helt ukjente dr. (senere professor) H. U. Sverdrup følte en virkelig hjertevinnende medynk med ekspedisjonens siste tilvekst og overlot meg generøst gulvet i selve det vitenskapelige «laboratorium», hvor jeg tilbrakte hele turen på et absolutt anbefalelsesverdig sengeleie, hvor det ingen mulighet

var for å ramle ut, selv når «Maud» gjorde de selsomste vridninger i polarstormenes heksedans.

Fullt så elskverdig var forresten ikke medpassasjerene «Sally», — den fremste av bikkjene ombord, som innledet bekjentskapet med å bite meg kraftig i armen. Wisting ropte at jeg bare skulle ta det med ro — det var lett nok for ham å si — men han forklarte meg etterpå at jeg måtte slutte å gå rundt i «stasantrekk» (det var en gammel, velbrukt sportsdress), for sånt var ikke «Sally» vant til. Da jeg siden fikk på meg det vanlige polarutstyret ble «Sally» og jeg verdens beste venner.

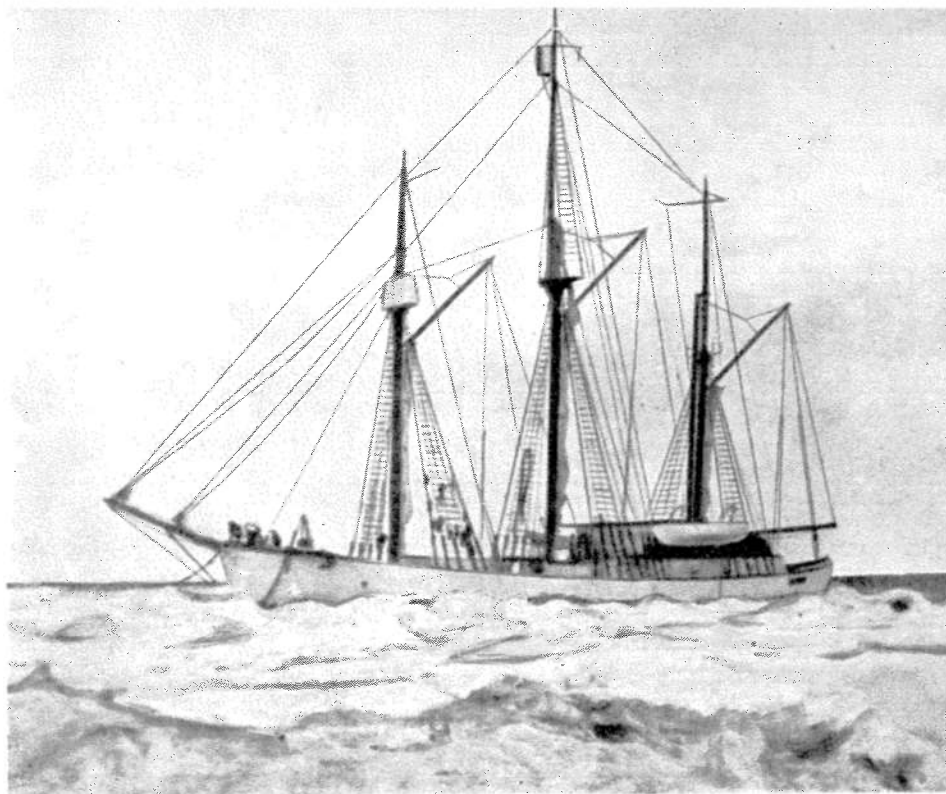
Neste bemerkelsesverdige dato — 3. juni. Alt var lastet ombord — fly, olje, utstyr av enhver art. Og så gled «Maud» ut fra havnen i Seattle under ovasjoner, som vel byen sjelden hadde opplevet maken til. Selveste U. S. Marine var representert ved en av sine nye kanonbåter, og ellers var det vel nærmere 150 motorbåter av alle slag som sirklet rundt oss til vi var langt til havs.

Jeg tok det naturligvis som en personlig hyllest — det var nemlig min 24 årige fødselsdag, og den ble for så vidt også feiret på behørig måte med lykkønskningstaler av de fleste ombordværende. Er det rart at jeg følte meg som polarforsker av det helt store format?

Og så begynte eventyret — vi var på vei ut mot det store ukjente. Jeg må jo tilstå at jeg hadde mine små stille stunder på flatsengen i «laboratoriet» de første nettene. En liten norsk nybakt filmfotograf som hadde ansvaret for å bringe en beretning i levende bilder av en polarekspedisjon, som hele verden fulgte i spenning.

Nordover — stadig nordover. Det er så rart å tenke på at det heter «Stillehavet» også på de breddegrader. Stillehavet som vi forbinder med hula-hula-piker, palmer og laguner. Å jo, — jeg skal si vi fikk oppleve noe annet enn akkurat hula-hula.

En får vel si at det nærmest var en barsk tilværelse. «Maud» var jo ikke akkurat det en kaller en god «sjøbåt» — men det var



«Maud» i isen n. for Alaska.

den jo heller ikke bygget for. Jeg takket iallfall i stormfulle netter dr. Sverdrup for min prektige flatseng!

Det var med stor spenning vi nærmet oss det beryktede «Unimac Pass», som vi måtte gjennom for å ta oss inn til Nome, — den vesle polarbyen i Alaska, hvorfra ekspedisjonen skulle begi seg inn i selve isørkenen.

I Nome fikk vi også en særlig hjertelig mottagelse. Og det viste seg at også på disse fjerne kyster hadde nordmenn slått seg ned. Således stedets handelsmann, Lomen, han har senere gjort seg særlig bemerket ved å ta initiativet til å innføre reinsdyr til Alaska, — et tiltak som synes å bli av den største betydning for befolkningen i disse strøk.

Så var det den uigjenkallelige avskjed med alt som het sivilisa-

sjonen. Fra Nome gikk turen til Icecape, hvor vi skulle ta ombord polarhundene våre. Her traff vi Carpendale, en praktfull kar, som hadde påtatt seg å samle de enestående hundespennene — i alt 36 dyr. Carpendale var en av Amundsens gode, gamle venner og far til tidligere nevnte Camilla, som Amundsen hadde tatt med til Svartskog.

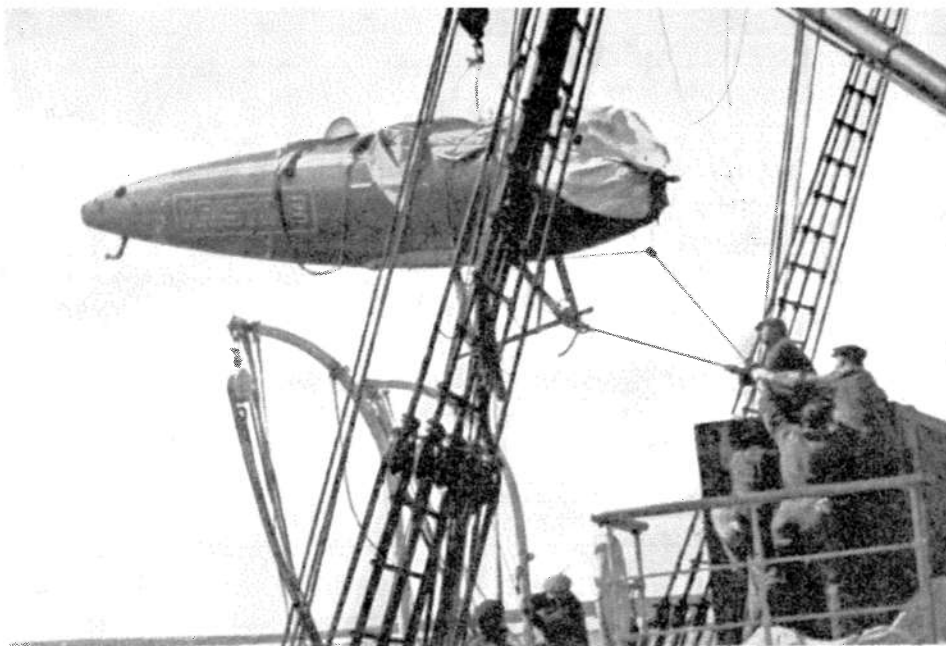
Icecape var en utpreget liten «eskimoby», hvor jeg selvfølgelig lot filmkameraet surre hvor jeg kunne komme til. De fleste mannfolkene var ute på fangst, og vi forsøkte naturligvis etter beste evne å gjøre våre hoser grønne hos det kvinnelige element i «byen». Så lett var det ikke å oppnå kontakt, — særlig var filmapparatet mitt vanskelig å kombinere med min — trodde jeg — medfødte bedårerkunst. Jeg må med skam tilstå at klimaks av mine kvinneeventyr i Icecape var at jeg på 5 meters avstand fikk lov til å filme en lettsindig skjønnhet, som for anledningen hadde prydet seg med et halsbånd bestående av tre blankskurte melkebokser! (Dessverre kan jeg ikke si om de var fra De Norske Melkefabrikker eller Melkeforsyningen.) Det med skjønnhet kunne også diskuteres. Jeg fikk etterpå vite at den lettsindige forlenget hadde passert de åtti!

Etter våre eskapader i Icecape var kvinnekjønnnet definitivt skjaltet ut av vår tilværelse. For nå var det alvor!

Det bør vel nevnes at Icecape ligger på den asiatiske side av Nordvestpassasjen. Men etter den lille utflukten dro vi atter tilbake til det amerikanske fastland. Det var forresten en underlig følelse dette å ferdes hvor øst og vest møtes i egentlig og geografisk betydning.

Mellom Nome og Point Barrow gikk «Maud» inn til et gudsforlatt sted, som på kartet var kalt Deering. Her mente Amundsen at det måtte være muligheter for å la den minste av våre to medbrakte flyvemaskiner, «Kristine», få lufte seg.

Det foresvever meg at den vordende flyplass på Andøya vil bli utbygget i løpet av 1957 og koste noe slikt som 160 millioner kroner. Amundsens flyplass i Deering ble planert av herrene Om-dahl, Dahl og undertegnede i løpet av 4 — fire — døgn og viste seg å svare til «Kristine»s forventninger. Når Amundsen satte sa



«Kristine» landsettes på nordkysten av Alaska.

meget inn på å få «Kristine» i luften på et så tidlig tidspunkt, var det fordi han ønsket å få et inntrykk av isforholdene videre nordover.

På denne første rekognoseringstur over polarisen var det forøvrig at Amundsen observerte den 4-mastede skonnert «C. S. Holmes» og fikk dirigert den inn til Deering.

Av de opplevelser jeg særlig husker fra oppholdet i Deering er forøvrig den nærmest grenseløse forferdelse de stedlige eskimoer viste ved synet av lille «Kristine». Møtet mellom den flyvende Mars-boer og damene fra Mosjøen må ha artet seg som den rene søndagsskolefortelling sammenlignet med hva våre eskimovenner i Deering var vitne til hine dramatiske julidager 1921.

Av mine spesielle filmminner fra Deering vil jeg sikkert aldri glemme feiringen av Amundsens 50 års dag. Menyen var «Får-i-kål à la Sydpolen» (boksene hadde vært med på Sydpolsekspedisjonen), rødgrøt og bløtkake à la Wisting med krem og utstyrt med 50 lys, som Amundsen blåste ut ved første forsøk.

Jeg nevnte skonnerten «C. S. Holmes». Kapteinen ombord var

svensken Backland, som hadde spesialisert seg på en storstilet byttehandel med eskimoene. Førstestyrmann ombord var en Fredrikstadgutt som het Thoresen.

Når Amundsen fikk kaptein Backland til å komme inn til Deering var det for å få ham til å frakte den store Junkermaskinen nordover til Point Barrow. For «Maud» skulle inn i isen, og hver dag som gikk var kostbar. Avtalen ble sluttet, og etter et kjempearbeid sto den svære Junkermaskinen forsvarlig surret på dekket av «C. S. Holmes».

— — —

Så kom vi da til den underlige stunden da Amundsen, Omdal og undertegnede tok farvel med alle kameratene ombord i «Maud». Det er et slikt øyeblikk som det er så vanskelig å fortelle noe om. — Det jeg aldri glemmer er noen håndtrykk som sa mere enn de sterkeste ord. En taus avskjed med mannfolk for hvem det store ukjente var det dragende, besettende eventyr, som gjennom alle tider har ført menneskene til de virkelige store bragder.

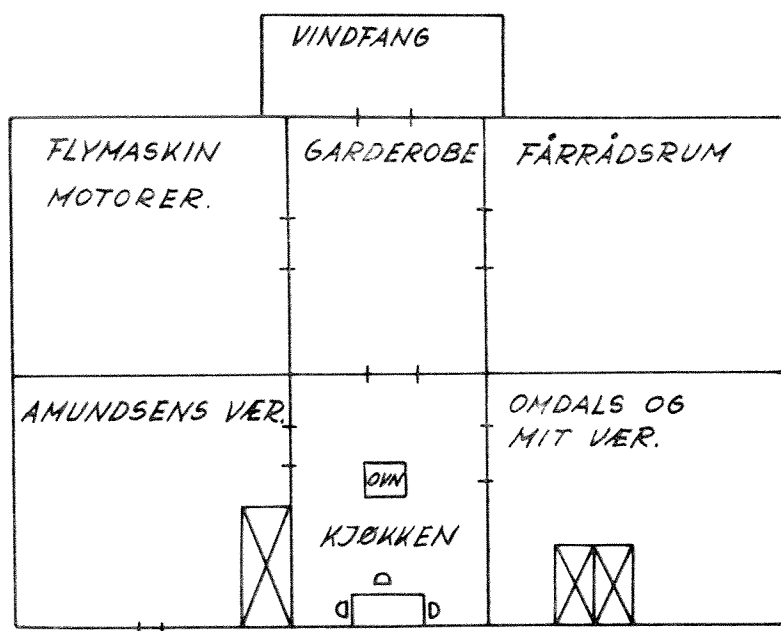
Men vi skulle også videre nordover. «C. S. Holmes» bakset seg fram gjennom isen, som stadig truet med å smadre oss. Og været var nærmest overhending, — skonnerten knaket og braket i alle sammenføyninger, og vi ble snart klar over at det ikke var noen mulighet for å nå så langt nord som til Point Barrow.

En dag som det så riktig svart ut kom Amundsen bort til meg på dekket, der jeg sto og tviholdt meg i rekken.

«Kan du bygge hus?» spurte han.

Jeg kunne bare svare at jeg faktisk holdt på å bygge hus hjemme i Norge på den tiden jeg forhandlet med Amundsen om å være med ekspedisjonen. Og jeg hadde vært med både på å utarbeide tegninger og planer fra første stund. Dette fortalte jeg Amundsen, og han ba meg prøve å lage en plan for et overvintringshus med de materialer som befant seg ombord på «C. S. Holmes». Kaptein Backland førte dem med som byttmiddel i handelen med eskimoene.

Jeg laget en tegning og viste den til Amundsen, som imidlertid ikke var fornøyet. Så laget jeg en tegning til og enda en og enda



Amundsens overvintringsbytte i Kotzebue Sound.

en, og omsider ble den slik at Amundsen mente den kunne brukes som plan for huset.

I mellomtiden var isforholdene blitt slik at det var hapløst å forsøke å komme seg videre nordover, og vi hadde ikke annet å gjøre enn å ta oss inn til nærmeste punkt på fastlandet.

Det ble Kotzebue Sound, noe sønnenfor Point Barrow. Ved mesterlig sjomannskap — takket være ikke minst vår venn fra Fredrikstad, Thoresen — fikk vi alt i land, også de kjempestore kasser med Junkermaskinen. Amundsen selv var kanskje den som tok de aller tyngste takene.

Så tok vi fatt på å bygge overvintringshuset. Grunnmuren hadde vi ikke større vanskeligheter med. Det var bare å legge firkanten rett på telen. Og så reiste bygget seg stakk for stakk, Amundsen, Omdal og jeg var «baser» med fire eskimoer som

«hjelpegutter». Jeg tor nok si at det var en av de stolteste dager i mitt liv da vi holdt kranselag etter bare ti døgns arbeid!

Men så var det også et bygg av de sjeldne. Grunnflaten var 8×12 meter — den rene luksus-bungalow — men vinduer var det temmelig sparsomt med. Bare i «captain's room» var det en liten glugge 8×12 centimeter med dobbelt glass. Til gjengjeld var det alle tiders komfyr midt i huset, og her var Amundsen den uovertrufne sjefskokk. Maken til sprøstekte rundstykker og nytrukken, kruttsterk kaffe samt alle tiders dyrestek hver søndag har jeg aldri smakt hverken for eller siden.

Musikken til arbeidet — og til maten — var av forholdsvis beskjeden art. Jeg husker ikke om radioen var oppfunnet — vi hadde iallfall ingen — og en plystretrio var det mest eksklusive vi kunne drive det til. Der var forresten Amundsen litt av en sharper, — hvis Omdal eller jeg kom litt på videvanke i annen- og tredjestemmen, var Amundsen der med en gang og korrigerte oss.

Og så var det bare en liten historie om min medfødte — men i dette tilfelle misforståtte — renslighetssans. Jeg hadde lagt noe tøy i vann i en trebutt som jeg hadde fått tak i ombord i «C. S. Holmes». Mens byggingen av huset pågikk glemte jeg hele storvasken min til Amundsen en dag sa til meg med et lunt smil:

«Du, Reidar, jeg tror nesten det er best du salter litt på det tøyet ditt, hvis det skal holde seg.»

Dagene gikk. Og mine sjanser til å komme hjem — slik som avtalen lød — ble mindre og mindre. I grunnen ble jeg mere og mere innstillet på at jeg måtte overvintre i Kotzebue Sound sammen med Amundsen og Omdal.

Men så skjedde det underlige at en vakker dag — og den var virkelig vakker med strålende sol og fint, stille vær — kom våre eskimovenner lopende opp mot huset med alle tegn på opphisselse. De gestikulerte og vinket, og jeg skjonte svært lite av det hele, men det ble omsider klart for meg at «C. S. Holmes», som i hele måneden hadde ligget fastfrosset noen kilometer fra land, var



Roald Amundsen i Alaska 1921.

kommet ut i fritt farvann og gjorde seg klar til å forsere seg sydover.

Amundsen så på meg med det skarpe, sterke blikket sitt. Og så kom det i en helt dagligdags tone — omtrent som om vi hadde stått på Oppegård stasjon og ventet på lokaltoget:

«Ja, du får vel reise da —.»

Stort mere ble det i grunnen ikke sagt. Jeg fikk samlet sammen det jeg skulle ha med meg, — en liten bylt med tøyet mitt, kamerate og de dyrebare filmrullene. Og så sto jeg der utenfor huset så rar og tafatt som jeg vel aldri har følt meg i mitt liv.

Så er det i grunnen ikke mere å fortelle. Det var bare noen helt alminnelige ord:

«Du får ha en god tur da. Og hils hjem —.»

Så enkel var avskjeden med Roald Amundsen, — kanskje den mest helstøpte personlighet jeg har møtt i mitt liv. Der var aldri noe forsøk på å gå på akkord med de virkelige verdier i livet, — han hadde satt seg mål som gikk langt utover hva vi såkalte «alminnelige» mennesker kan fatte. —

— — —

Reisen fra Kotzebue Sound til Seattle tok 30 døgn. Og det ble 30 døgn med «pork and beans». Aldri, aldri mere «pork and beans» for meg i dette liv!

Til Seattle ankom jeg med 25 cent i lommen. Det holdt akkurat til en halv melon. Herregud som det smakte!

Og så hadde Gudskjelov konsul Borchgrevink noen ekstra dollar til den videre turen — —

Over Islands «tak»

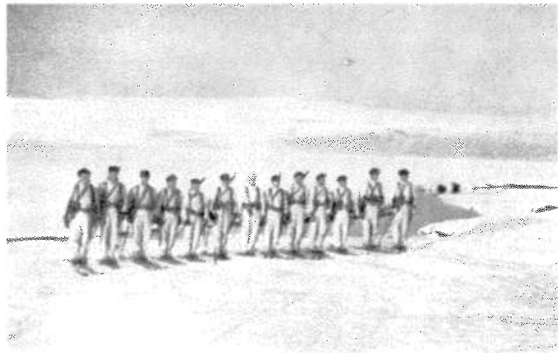
Av

Søren Richter.

Krigen brakte liv og røre til den slumrende sagaøy. Britene «erobret» øya og gjorde den til et bolverk i Nord-Atlanteren, etter to år overtok onkel Sams gutter. Det grodde soldatleire opp alle steder, og det var vel omtrent like mange militære som «innfødte» på øya. De frihetselskende islendere så krigen som sin store sjanse til å bli et selvstendig folk og likte ikke særlig de to store okkupanter. De anså seg nærmest som et hærtatt folk og viste det på forskjellige måter. De enkle, nøysomme «tommies» var faktisk boikottet fra enhver omgang med sivilbefolkningen; amerikanerne var det også til å begynne med, men en nærmest ubegrenset tilgang på frukt, sjokolade og slikkerier — saker som islenderne selv ikke hadde noe av under krigen — brøt skrankene litt etter litt.

Jeg tror ikke onkel Sams gutter noen gang kom til å like Island, de anså sagaøya nærmest som en straffekoloni. Det var kanskje ikke så rart, for de fleste av dem syntes å komme fra sørstatene, og den barske nakne øy med det harde klima måtte nok være vanskelig å døy. Og her var mangt og meget som de ikke hadde lett for å forstå . . .

Dette var vel den egentlige grunn til at onkel Sam, som hadde ansvaret for alle militære foretagender på Island, plent nektet den norske vinterskole som arbeidet hos de amerikanske styrker, å sende en skiekspedisjon tvers over Island som en verdig avslutning på sin virksomhet. Vinteren var usedvanlig bister og hard, og det



Den norske polartropp på Island.

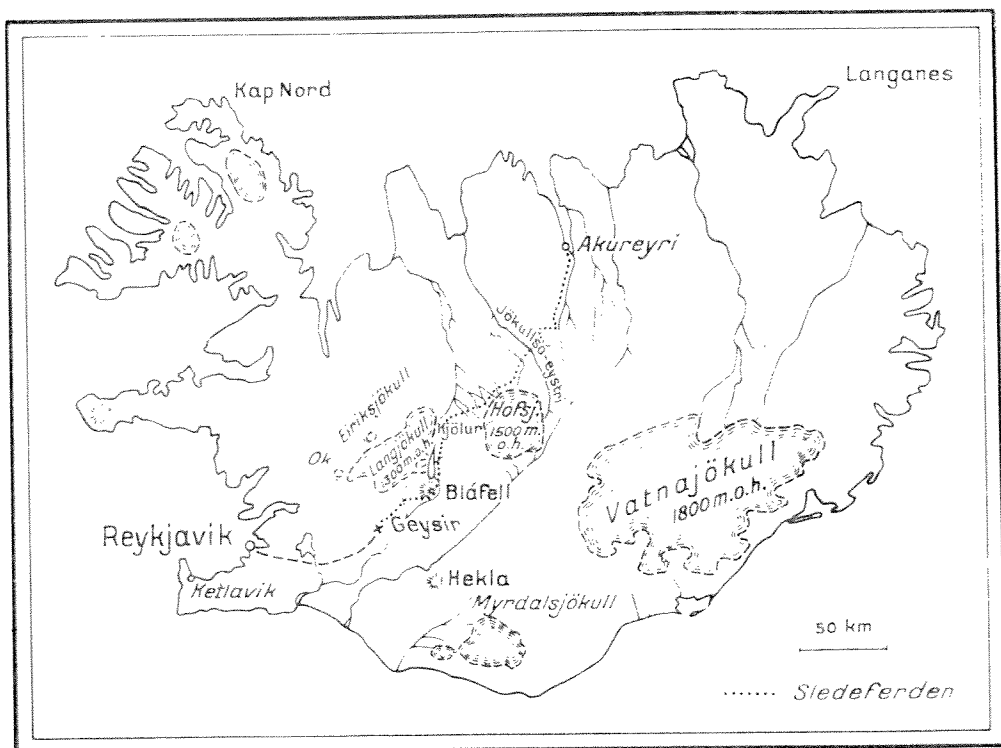
var vanskelig å opprettholde treningsleirene for skitroppene. De store ødemarker inne i fjellheimen hadde det dårligst mulige ry, og den gode onkel Sam ville ikke ta ansvaret for ettersøknings-ekspedisjoner. Nektelsen var kategorisk.

Nå var det at vi i polartroppen som sto i en noe friere stilling enn den andre norske avdeling, grep initiativet. Vi hadde alt vinteren 1940—41 hatt planer om turen, men hittil hadde tjenesten artet seg slik at vintrene ble tilbrakt på Jan Mayen. Vi syntes med respekt å melde at det var noe tøv å nekte trenede norske skiløpere å legge ut på en slik ferd, og vi så det som noe av en æressak at turen ble gjennomført. Undertegnede fikk overdratt jobben. Det måtte handles raskt, for lekket noe ut, ville også vi få blankt forbud mot å dra i vei.

To dager etter var alt klappet og klart. Ekspedisjonen ble på behørig måte anmeldt til generalen for Nordisland som øyeblikkelig nedla forbud.

Men da hadde vi startet.

Noen ord om rute og utrustning. Turen er ikke egentlig lang, bare henved 400 km når man legger vei over Kjølen, det høye vannskille mellom Hofsjøkull og Langgjøkull. Det er en kjent vei for islenderne fra gammel tid av, de små rappfotete islandsponnier klarer all slags terreng. I somrer da drivisen korket adgangen til Nordisland sjøverts og forrådene begynte å ebbe ut, dro bøndene fra bygdene ved Eyafjorden over fjellet til Reykjavik med store kløvhestkaravaner for å hente proviant. Slike ferder ble bare gjort i sommermånedene og kunne selv da bli harde nok. Det gikk frasagn om store ulykker inne på de øde vidder, hvor



Kart over Island med sledeferdens rute inntegnet.

både folk og fe var omkommet. Na var det lenge siden det hadde ferdes folk her, og sa vidt man visste hadde ingen gjort turen om vinteren.

Det var grunn til å tro at terrenget og værforholdene kunne komme til å legge oss vanskeligheter i veien, så jeg valgte å ruste ut for 14 dager. Provianten veiet 55 kg. Hovedvekten ble lagt på flesk og brune bønner, ferdiglaget og frosset i passe store terninger. Jeg vet ikke om noen bedre og hendigere kost på lange vinterturer. Brød tok vi ikke med, men en utmerket type fete havrekjeks, noe vi var meget glade for. Ellers hadde vi havregryn, hvitemel til pannekaker, tørrmelk, sukker og smør i passe kvanta; en del spesielle ting til å variere kostholdet med hadde vi også. Jeg skal senere komme tilbake til disse. — Sleden var et lite 9 fots vidunder. Den veiet bare 16 kg, men syntes å tåle alt. Sove-

posene veiet 4 kg, teltet 8. Petroleumstanken tok 10 liter. Sleden veiet med alt 190 kg. Turen skulle gjøres med full feltmessig utrustning, og det rent militære utstyr må ta en stor del av ansvaret for at sleden ble så pass tung. — Deltakerantallet ble satt til 4. De tre jeg helst ville ha med, korporalene Magnus Storbråten, Ole Bachke og Hans Kolberg, var straks villige, og bedre karer kunne man ikke få.

Vi forlot Akureyri den 21. mars og leiret oss første aftenen under Vatnahjalla 5 mil inne i hoveddalen. Her var det naturlige sted å ta opp på vidda. Fjellsiden så ikke bra ut i måneskinnet om aftenen, det glitret og lyste i hengebratte, isete skråninger langt oppover. Morgendagen ville nok bli hard. — Det ble den. Vi måtte ta det etappevis, vi krabbet forsiktig opp 60 meter, hugg oss feste og trakk sleden opp. Gang på gang. Oppe på fjellkammen, ca. 1000 meter høy, stakk det opp en bitteliten pigg. Det var den berømte varde St. Peter, retningsviseren for kløvkaravanene i gamle dager. Den var foreløpig målet. Sent på ettermiddagen var vi oppe, og nå bredte den skinnende hvite vidda seg bølgeformet sørretter. Det var tindrende klart og kaldt, og langt nede i sør lå en melkeaktig perlemorsdis over de store jøkler. Her oppe var det igjen brukbart føre, vi spente skiene på, fikk trekk-selene over brystet og avsluttet dagens strev med en ekstra mil som gikk flyvende lett.

Den gamle kløvheststi var oppvardet, men betydde en omvei på flere mil. Vi regnet med at vinterføret også bød andre muligheter for fremkomst og la vår egen rute.

Neste dag kom vi inn i et stenet kupert terreng som var omtrent rensomt for snø. Vi måtte gjøre store omveier for i det hele tatt å komme fram med slede.

Men den slags var bare småtterier, vi hadde større overraskelser i vente. Ved middagstider åpnet en umåtelig kløft seg tvers på vår kurs, et praktfullt svart juv skar seg omtrent rett ned og på bunnen slynget en tynn, hvit stripe seg: Jökullsa eystri. Vanskeligheter er til for å overvinnes, vi fant omsider en brukbar nedkjørsel. Noen steder måtte vi fire sleden ned stupbratte avsatter, andre steder lot vi det stå til idet en mann klamret seg fast på

hver side av sleden for å styre, de andre to hang bak i tauer som brems. Vi rutsjet ned til elven som en lavine, men uten å bli skadd og hadde heller ikke mistet eller ødelagt noe.

Elven som er hovedavløpet for Hofsjøkull, var et praktfullt syn, veldige vannmasser stormet forbi i villskap, noen steder ble skummende vannkaskader slynget høyt i været, andre steder kokte og boblet det som svære malstrømmer. Her var det håpløst å komme over, men en smal isfot langs elven ga en fortrinlig sledevei og vi fortsatte oppover juvet.

Været som lenge hadde vært truende med opptrekk fra sør, begynte nå å vise tenner. Skodda kom rullende klissen og grå ned gjennom juvet og store, bløte snøfiller kom langsomt seilende. Det ble omtrent null sikt og stort sett utrivelig. Men flaksen hadde ikke helt forlatt oss, det dårlige været kom som ilinger og drev forbi, rykkevis var det perioder med siktbart vær.

Vi fant et sted hvor elven løp litt roligere og nok lot seg vade, men vannet ville sannsynligvis rekke oppunder armene og våre ellers fortrinlige vadebukser nådde bare til livet. Utsiktene var således ikke helt bra, men vi hadde nok forsøkt å vade hadde vi ikke nå fått øye på noe som lignet en isbre litt lenger fremme. Et nesten ubegripelig flaks: en tynn snøbro svang seg i en dristig bue over et boblende kok av vannmasser. Den så lite tillitvekkende ut, sjansene var vel omtrent fifty-fifty med en liten margin over på plussiden når vi så optimistisk på det. Det var for så vidt tilstrekkelig, det vil nå som regel gå bra. Først sendte vi den letteste utpå med tau rundt livet — det gikk fint. Så gled vi andre over etter tur og tyngde, jeg følte det som om jeg svevet over de sydende vannmasser. En liten stund etter at vi var kommet over, braket isbroen ned i elven.

Så sto oppstigningen igjen, vi ville ikke gi oss før vi var oppe på vidda med utsyn og frisk luft. Kneikene var bratte og tilsynelatende endeløse. Vi tøyte på det beste vi kunne, men det var langt på aftenen da fire slitne karer med blodsmak i munnen strevet seg opp siste kneika.

Været hadde igjen slått om, nordavinden hadde fått overtaket, og nordlyset siksaket bortover en skyfri himmel. Det var blitt



På Islands «tak». Fra v., Hans Kolberg, Ole Bachke og Magnus Storbråten.

gnistrende kaldt — omkring 25 kuldegrader — vindklærne frøs til pansere på oss og teltet lignet nærmest en iskake da vi skulle begynne å reise det. Men slikt er bagateller. Da vi hadde spist og krøpet i posene, kom «krukken fra Sarepta» fram — den hørte ikke offisielt med på proviantlisten og var en overraskelse til gutta — og en brennstærk romtoddy og en god sigar fikk humøret på topp.

Jeg angret ikke på den nevnte krukke, den skaffet oss nok noen — strengt tatt overflødige — ekstrakilo på sleden, men jeg tror de ble mere enn oppveiet av den fest som den tradisjonelle toddy brakte i teltet om aftenen. Vi var alle enige om at uten krukken kunne vi ikke ha gjennomført turen slik som vi gjorde.

Nordaværet holdt seg hele neste dag. Det blåste en isnende sno, men arbeidet i trekkseleene holdt oss varme. Vi gikk hardt hele dagen og tilbakela omkring fire mil.

Vi våknet til mildvær, snøsludd og skodde. Sønnavinden hadde igjen fått overtaket. Vi så knappe 50 meter foran oss, men vi startet til vanlig tid. Jeg tror nok det ble mange og store kroker på ruten den dagen. Vi kom inn over vulkanmarker som var avgrenset med voller av sammenstuede lavafлак. Alt var snødekket og lignet slående svære skrugarer i drivisen. Vi måtte gjøre mange siksaker for å finne brukbare overganger og tilbakela sikkert en betydelig distanse i dagens løp, men kom neppe mange milene fremover. Om aftenen rotet vi oss opp i noen oversvømmede partier og vadet gjennom sørpe i lange tider før vi fant en noenlunde brukbar teltplass på en liten avsats.

Neste morgen viste ingen forandring i været, og vi besluttet å se tiden litt an før vi brøt leir. Men alt var vått og ufyselig i

Typisk Islandsvær.



teltet — det var omtrent umulig å få tørket noe. Ved middags-tider var alt klappet og klart, og vi startet ut i skoddehavet.

Vi la nå kursen rett vest hvor vi før eller senere måtte treffe Langjökull og få peiling på landskapet. Til å begynne med gikk det over svære, golde lavamarker som dagen før; alle forhøyninger var avføket, men i senkningene lå det meget snø.

Ved en liten, åpen breelv hadde det laget seg en oase, en sandør var dekket av et kratt av dvergbjork, forkrøblet og vindblåst, men merkelig frodig. Det lå som et sammenvevd, tett teppe over bakken og livet underlig opp i disse ellers så vegetasjonsløse og golde ødemarker. Plutselig kvakk det i oss, to-tre rypeskarver skarret høyt og ivrig og hele krattet syntes å leve av små merkelige vesener som pilte hit og dit. Ryper betydde avveksling i kosten. Storbråten ble koblet ut av trekksele med beskjed om å skaffe tre ryper pr. mann til festmåltid, og å komme etter så snart han kunne. Han hadde bare sin militærrifle, men klarte jobben fint. Vi hørte 9 skudd, men da Magnus innhentet oss en time senere, hadde han 12 ryper. Ikke dårlig.

Vi fikk omsider orientering på Rjupnafell — et lite fjell som ligger foran Langjökull — og tok opp aksla på baksiden. Det var nå tegn til værforandring, vinden tørnet etter hvert mere nordlig og det var litt kaldere. Vinden kom i kast ned fra jøkelen og pisket snøen opp i svære hvirvler som feiet som rene skypumper mot oss. Når det var på det verste, så vi ikke hånden foran oss.

Plutselig lød underlige, koglende løkketoner over oss. Seks svaner feier forbi og forsvinner atter som spøkelser inn i snødrevet og uværet. Det var et fantastisk syn —. Disse underlige kjempefuglene har kastet sin elsk på sagaøya og finnes her i masser, de

ruger nær sagt i hvert et tjern. En stor del drar ikke bort om vinteren heller, dels holder de til ute ved kysten, dels ved de varme kilder. Flokken vi hadde sett, hadde antagelig sitt faste tilhold ved varmekildene ved Kerlingarfjöll som vi hadde passert et eller annet sted i nærheten av dagen før.

Langt ut på ettermiddagen, vi var da i høyde med Strytur, satte nordaværet inn med full kraft. Himmelen ble feiet ren, kulden økte på, og nordlyset spillet bortover hele himmelen. Nå gikk det for første gang på flere dager an å få et rundskue. Langt ute i vest — kanskje 5 mil borte — lå et enslig praktfullt fjell: Blåfjell. Her hadde vi et godt landemerke midt i ruten.

Det begynte nå å bære merkbart nedover, føret skjerpet på og det bar strykende av gårde. Det mørknet etter hvert, men nordlyset flammet til sine tider over hele himmelen og kastet et mystisk, halvt uvirkelig lysskjær over terrenget. Alle avstander ble forrykket, noe hildret opp, annet visket ut. Utfor steile bakker hadde vi flere stygge fall og sleden veltet mangen gang, men vi holdt farten. Jeg ville forsøke å nå selehuset ved Hvitárvatn for å kunne ta inn i en hytte til en avveksling. Omsider fikk vi Langjökull klar og begge breene som styrter seg ned i Hvitárvatn tonet skarpt fram. Det ga den fornødne peiling på hytta, men det viste seg å være meget lengre enn det så ut, og det var langt over midnatt da vi endelig fant den vesle hytta, nedsnødd og nesten usynlig.

Vi ble over her neste dag. Det var behagelig å få tørket klær og soveposer, og vi tjærebredde sledemeier og ski på ny. Det var vakkert her ved Hvitárvatn, en eiendommelig og sterk høyfjellsnatur som jeg ikke har sett andre steder. Vi nøt dagen stort.

Vi var startklare igjen tidlig neste morgen. Det var sol og blå himmel — men kaldt. En feiende skarp nordasno presset seg ned gapet mellom Hofsjökull og Langjökull og formelig jog oss fremover. Vi la ruten rundt sørsiden av Blåfjell hvor det snart begynte å bære nedover — lange utforkjøringer. Her fikk vi sonnaværet igjen, markene var omtrent snøbare, kun hist og her i nordvendte hellinger lå tynne snøstriper. Vi slet som de verste slaver, arbeidet oss møysommelig opp på høyereliggende terreng igjen hvor vi

fikk mere snø og gjorde et godt strekk utover aftenen. Vi stoppet ved Grjotá som var omtrent 50 meter bred og strømmet forbi i små stryk. Det var ikke lystelig å begynne turen neste dag med vading, og da vi nå engang alt var gjennomvåte, ga vi oss ikke før vi kunne slå teltet opp på den andre siden av elven.

Jeg kan ikke nok rose de karene jeg hadde med meg, anstrenge-
gelser, strabaser, blaute klær og et vær som på noen timer skiftet fra $\div 25-26^{\circ}$ C. til $+ 6-7^{\circ}$ C. — alt prellet av på dem. Storbåtens svar på en liten — halvt spøkefullt ment — bemerkning fra meg om at de var vel forbanna på meg som hadde lurt dem ut på slikt innmari slit, er karakteristisk for karene. «Nei, ser du, oss lærer aldri, slik er vi og slik blir vi. Skal du ut på langtur igjen har du bare å varsku oss.»

Mildværet var igjen over oss, det silregnet hele natten og skodda lå tjukk som graut. Neste morgen var det igjen opp til samme slit. Vi kom til Sandá, en stor ganske stri elv, men vi var gjennomvåte og tok ingen notis av en vading lenger. Det ble etterhånden helt snøbart, og de siste 10 km inn til Hólar, den øverste bebodde gård på Sørlandet, trakk vi over bar mark. Etter et lite opphold her fortsatte vi videre til Geysir, hvor det ligger en prektig gård. Her ble vil hilst velkommen av storbonden selv, Sigurdur Greipsson, og innbudt til å bo. Det silregnet over all måte, skodda lå tett, vi besluttet å se tiden litt an og stoppet opp her. Det viktigste var å få meddelt kaptein Hjelvik at vi var kommet fram. Jeg fikk ham i rikstelefonen fra Akureyri, alt jeg hørte var et begeistret brøl og så var han borte. Vår utmerkede sjef hadde hatt diverse kjedeligheter for å ha sloppet oss av sted — nå kunne han triumfere.

Regnet og skodda holdt ved, vi var nå nede i bebodde egne på Sørlandet, og den siste del av turen til Reykjavik hadde ingen interesse. Det ville også være helt umulig å komme fram med ski og slede lenger. Da den ukentlige buss fra Reykjavik kom 3 dager senere, tok vi den tilbake.

Det er ikke ofte at Geysir springer på naturlig mate i våre dager — den må hisses opp med store masser såpe, og selv da kan

den av og til være vrang nok — men siste morgenen på Geysir sprutet den store springkilden som i sin velmakts dager. Bonden mente det måtte være til ære for oss.

Vi så ikke på turen som noen bedrift, det var langt fra. Jeg tror jeg kan si at vi alle hadde vært ute for verre saker enn dette. Men forholdene er nå engang litt utenfor det vanlige på Island, og vi var blitt en erfaring rikere.

Ferden avfødte en lengere tjenesterapport til H.O.K. om erfaringer med hensyn til sledeteknikk, utstyr og proviant, jeg tror vi hadde en del å fare med her.

Ellers ser jeg på det som et viktig resultat at vi fikk rokket ved legenden om at den gamle vei over Kjølur ikke er farbar vinterstid.

Klimaforandringer

Av

Finn Devold.

Fiskerikonsulent Finn Devold ber oss uttrykkelig anføre at han i følgende artikkel er inne på flere områder hvor han ikke er fagmann. Det gjør vi da, men tilføyer at hvor det gjelder den del av artikkelen som omhandler livet i sjøen er han en av våre ypperste fagmenn. Hans navn er da også kjent landet over, særlig i forbindelse med studiet av silden. For de fleste står han som noe av en «medisinmann» der han hvert år finner fram til sildemassene langt ute i svarte havet og følger dem til Norges kyster mens han stadig holder fiskerflaten à jour. For fiskerne er han den sikre støtte, hans innsats har hatt vidtrekkende praktisk og økonomisk betydning. — Men først og fremst er han den stillfarende vitenskapsmannen.

Forandringene i værforholdene har sannsynligvis alltid interessert menneskene, men det er først i de siste århundrer at et målbevisst arbeid er satt i gang for å utrede de kompliserte forhold som bestemmer et steds klima. De observasjonsrekker som er innsamlet av meteorologene gir oss bare så og si et øyeblikksbillede av jordens klimatiske forhold. Andre vitenskapsmenn har utvidet vårt kjennskap til værforholdene lengere bakover. Temperatur og nedbør er avgjørende faktorer for plantelivets vekst, og veksten viser seg f. eks. i trærnes årringer. I kjempetrærne i California og Arizona (*Sequoia gigantea*) har man kunnet studere årringene fra 274 f. K. til vår tid. Studier av trærnes årringer på de forskjellige steder av jorden har gitt gode opplysninger om de klimatiske forhold langt tilbake. Studier av torvmyrer gir også gode opplysninger. Men når det gjelder de virkelig store epoker i jordens klimatiske forhold er det geologene som har løftet på sløret. Studiet av isbreenes bevegelser og de merker de setter i terrenget i

form av morener, botner, skuringer etc. viser at store deler av jorden i lange perioder har vært dekket av kolossale breer. Under de verste nedisinger mener man 25—30 prosent av alt land var dekket av is. Geologene mener å ha sikre holdepunkter for at man i geologisk tid har fire epoker. Hver av dem består av 50 millioner år med svær nedising avbrutt av varmere perioder på ca. 200 millioner år da klimaet var vesentlig bedre. Isen trakk seg tilbake eller forsvant helt. Den eldste epoke man kan spore ligger ca. 750 millioner år tilbake i tiden. De neste tok til for henholdsvis 500 og 250 millioner år siden. Den siste epoke, kvartær eller pleistocen epoken, er så vidt begynt. Man mener den har ikke vart mer enn ca. 1 million år, og sammenlignet med de tre foregående epokers varighet er det bare en begynnelse.

Hver av disse istidsepoker besto av en rekke svære nedisinger som ble avløst av interglasiale perioder med mildere klima. I den epoke vi nå er inne i kan man påvise fire nedisinger som hver varte noen titusener år, og tre perioder med forholdsvis varmt klima da isen trakk seg tilbake. Den lengste interglasiale periode var den midterste som man mener varte ca. 200 tusen år. Vi er nå inne i den fjerde varmere periode. De fleste geofysikerne mener at middeltemperaturen var 7—8 grader kaldere under de største nedisinger i denne epoke, og at man i den varmeste periode har hatt 3—4 grader høyere middeltemperatur enn vi nå har.

Den siste nedising mener man var avsmeltet for ca. 8500 år siden til omtrent samme stadium som vi har i dag. Men i løpet av disse 8500 år har den midlere lufttemperatur svinget med omtrent halvparten så stor amplitude som forskjellen mellom istid og interglasialtid. Man hadde et klimatisk optimum i tiden 7000—1000 f. K. Nord-Europa og sannsynligvis også Nord-Amerika hadde da et tørt varmt klima med rolige vindforhold. Man mener at Polhavet i denne tid var isfritt, og innlandsisen på Grønland var avsmeltet til et nivå som ligger 200—300 fot lavere enn i dag.

I tiden 900 f. K. til vår tidsregnings begynnelse var forholdene dårligere igjen. Breene rykket fram, og skoggrensen rykket sydover. Der er ingen tvil om at hadde denne klimaforverring fått vare lenger, ville man ha fått en betydelig nedising, men i Romer-

tiden, de første fire århundrer av vår tidsregning, bedres de klimatiske forhold, med optimum i det fjerde århundre e. K. Helland-Hansen påpeker at dette falt sammen med de store folkevandringer. Der er forholdsvis gode klimatiske forhold gjennom Middelalderen. Fra de islandske sagaer vet man at breene på Island var betydelig mindre i de første hundre år etter landnåmstiden, men mot slutten av Middelalderen forverres klimaet igjen. Ahlmann mener at man i tiden fra ca. 1750 e. K. fram til det tyvende århundre for Island og Nord-Europas vedkommende hadde større isbreer enn noen gang siden avsmeltingen av den skandinaviske innlandsis. Ahlmann ser i denne klimaforverring årsaken til at de gamle vikinger som hadde slått seg ned i Austerbygd og Vesterbygd på Grønland gikk til grunne.

I de siste 100 eller 200 år da vi faktisk har observasjoner over de klimatiske forhold på mange steder av jorden, kan man også fremvise betydelige svingninger. Statistisk behandling av det svære materiale man rår over har avslørt en hel rekke perioder av kortere og lengere varighet. Disse interfererer og gir sekulære svingninger i klimaet. Fra 1880 til 1940 årene har man hatt en tydelig forbedring av klimaet sett fra et menneskelig synspunkt. Det har forårsaket en iøynefallende tilbaketrekning av breene såvel i arktiske som tropiske strøk. En stor del av verdens geografer, geofysikere, meteorologer, botanikere og zoologer er i ferd med å undersøke forandringene i klimaet og virkningen av disse på sine forskjellige felter. Den mann som kanskje fremfor noen bør nevnes i denne forbindelse er den svenske ambassadør i Oslo, dr. H. W. Ahlmann. Han har vært pioneren i arbeidet med å utvikle metoder for nøyaktig måling av breenes svingninger og gjort det mulig langt bedre å forstå hele mekanismen i breenes svar på forandringer i de klimatiske forhold.

Vi skal ikke her gå nærmere inn på alle de teorier som er fremsatt som forklaring på klima-forandringene. Den teori som for tiden har flest tilhengere er at forandringene må søkes i den variable stråling fra solen, og den effekt dette medfører i vår atmosfæres sirkulasjon. Spørsmålet er meget komplisert og slett ikke løst.

At de klimatiske forhold har bedret seg i de siste dekadere gjen-speiles ikke bare i isbreenes tilbakegang, men gjør seg gjeldende på en hel rekke områder. Ifølge Ahlmann oppgir russerne at det isfrie område i den russiske sektor av Polhavet er øket med ca. 1 million kvadratkilometer fra 1924—1944. Dette har medført regulære beseilinger av det nordlige Sibir, noe som ville ha vært umulig med de isforhold man hadde i disse egne i begynnelsen av dette århundre. Skipningssesongen fra grubene på Spitsbergen har øket fra tre måneder i begynnelsen av århundret til ca. 7 måneder i de senere år. Under «Frams» drift over Polhavet 1893—96 ble den gjennomsnittlige tykkelse av den is som frøs pr. år målt til å være 365 cm. Under den russiske isbryter «Sedov»s drift 1937—1940 fant man at den gjennomsnittlige frysning pr. år bare representerte 218 cm. Nansen påviste under «Frams» drift over Polhavet 1893—96 at dette var dekket av et 200—250 m tykt overflatelag med forholdsvis lav saltgehalt og temperaturer fra $\div 1^{\circ}$ — $\div 1,9^{\circ}$. Under dette laget fant han vann av atlantisk opprinnelse med forholdsvis høy saltgehalt og med positive temperaturer. I 1901 ble disse målinger bekreftet av russeren S. O. Makarov fra isbryteren «Ermak». I årene 1927—35 ble der foretatt en hel rekke ekspedisjoner inn i Polhavet, fortrinnsvis russiske. Og deres målinger viser at tykkelsen av det kalde overflatelaget har avtatt betydelig. I midten av 30-årene var det bare 70—125 m tykt. Dette forhold kan vanskelig forklares på annen måte enn at farten på Golfstrømmen har øket i dette århundre og fører større mengder varmt vann inn i Polhavet, samtidig med at vinteravkjølingen har avtatt. Den frosne jord i Nord-Russland og Sibir har rykket nordover. Skoggrensen har rykket høyere til fjells og lengere nord. Furuskogen i Pasvikdalen som tidligere hadde frøår bare en gang pr. århundre har fra 1920-årene hatt en hel rekke frøår, så ungskogen representerer nå en hel rekke årganger.

Det er først og fremst i grenseområdene for planter og dyrs utbredelse man kan iaktta forskyvningene på grunn av klimaforandringer. Så vel sydgrensen som nordgrensen for en hel rekke fugle-arter er flyttet nordover. Gudmundsson opplyser således at ikke mindre enn 37 nye arter eller underarter er registrert på

Island siden 1938, og flere arktiske eller høyarktiske fugler har helt forsvunnet fra Island. Syv nye arter er funnet rugende på Island i løpet av de siste 50 år. Ifølge Ahlmann viser inngående undersøkelser at ca. 25 prosent av alle nord-européiske fugler har tatt del i denne forflytningen nordover. Samtidig har man i Syd-Europa fått en invasjon av sumpfugler fra Afrika og Asia, hvor store områder har tørket inn, og fuglene er derfor blitt tvunget nordover. Den alminnelige flytning nordover gjelder også en rekke landdyr utenom fuglene.

Klimaforandringene avspeiler seg kanskje tydeligst i dyrelivet i sjøen. Mange av våre nyttfisk lever innen et meget snevert temperaturområde. Våre to viktigste fiskearter, sild og torsk, som hver vinter søker våre kystfarvann for å gyte oppsøker hovedsakelig overgangslaget mellom det kalde kystvann og det varmere underliggende atlanterhavsvann i temperaturer mellom 4 og 6 grader, og silden gyter i en temperatur av 5—7 grader. I begynnelsen av århundret hadde vi et betydelig fiske av skrei hver vinter på Mørekyten. Enkelte år ble der fisket mere skrei på Møre enn i Lofoten. I de senere år har skreifisket på Møre bare vært en brøkdel av det kvantum som er fisket i Lofoten. Skreifisket utfor Helgeland har også avtatt fra å være et betydelig fiske helt opp i 20-årene til de siste 10 år å ha vært et helt ubetydelig fiske. Det er rimelig å sette dette i forbindelse med den alminnelige forskyvning av dyrelivet nordover. I slutten av forrige århundre hadde vi et betydelig skreifiske så langt syd som ved Karmøy.

Etter gytingen drar skreien nordover til Barentshavet. I begynnelsen av århundret utførte Johan Hjort og hans medarbeidere utstrakte undersøkelser også i Barentshavet. På Bjørnøybankene fant man rent arktiske forhold så sent som 1914. Da Thor Iversen i 1923 gjenopptok fiskeriundersøkelsene i de nordlige farvann, fant han gode forekomster av hyse ved Svalbard. I 1926 ble betydelige torsk og kveiteforekomster påvist ved Bjørnøya, og i de følgende år trakk torsken stadig lengere nord. Fra midten av tredveårene foregikk der et stort torskefiske på bankene utfor Vestspitsbergen. Bjørnøyfeltet var i disse år et av de viktigste fiskefelter for den nord-européiske trålflåte. I 1946 og 47 var

der fremdeles gode forekomster av torsk ved Vestspitsbergen, men tydelig ikke de mengder som tidligere, og i de siste år har torsken igjen trukket sydover.

I årene 1872—82 foregikk der et rikt torskefiske ved Spitsbergen, men senere fiskeforsøk ga negative resultater. Vi mangler dessverre de nødvendige hydrografiske observasjoner for å kunne fastslå om torskens tilsynekomst ved Spitsbergen kom av en forbigående heving av temperaturen i sjøen på bankene der. At der var gode isforhold i Svalbardfarvannet på den tid er et faktum.

Sildens gytefelter er i høy grad avhengig av temperaturforholdene. Silden avsetter sin rogn på bunnen, så det er bunntemperaturen som er avgjørende for hvor den gyter. I år da kystvannet på gytefeltet er varmt, søker den helt inn i fjordene og opp i strandregionen for å gyte. Er kystvannet under 5 grader, søker den lengere ut og dypere ned hvor temperaturen er høyere. I 1937 påviste dr. Eggvin at vårsilden på Karmøyfeltet ble drevet vekk av kalde vannmasser som kom fra Skagerak. Det samme gjentok seg under vårsildfisket 1954. Men det er ikke bare temperaturen på selve gytefeltet som er avgjørende for sildens gyting. Den tilbakeligger svære distanser i åpent hav før den kommer inn til Norskekysten, og på denne sin gytevandring følger den Den østislandske arktiske strøm som er en gren av Østgrønlandsstrømmen. Denne strøm bringer kaldt vann sydover mellom Jan Mayen og Island. Nord for Færøyane bøyer strømmen østover, og den kan om vinteren påvises til ca. 100 kvm ut for Møre. Beliggenheten av disse kalde vannmasser forandrer seg med årstiden. Om vinteren øker Den østislandske arktiske strøm i mektighet. De kalde vannmasser trenger lenger østover mot Norskekysten og nærmer seg også mere Nordsjøplatået. I sommerhalvåret trenges den derimot tilbake av det varmere atlantehavsvann. Det er beliggenheten av det kalde vann som har avgjørende betydning for hvor silda kommer inn på Norskekysten. Etter gytingen søker den igjen til havs, og i sommerhalvåret finner man den i det varme atlantehavsvann som utover sommeren flyter inn over det kalde arktiske vann. Hvor langt nord den søker er helt avhengig av de hydrografiske forhold. I de senere år har fisket nord for Island

sviktet, men vi har funnet silda ute i havet. Forskyvningene har tydelig med forandringene i de hydrografiske forhold å gjøre og disse igjen dirigeres av de klimatiske forhold. Vi har ennå en altfor kort observasjonsrekke å holde oss til, men forklaringene på de store sildeperioder er etter all sannsynlighet å finne i forskyvninger av de kalde og varme vannmasser ute i Norskehavet. Havområdet utfor Vest-Grønland, det såkalte Davis Stredet, er et grenseområde hvor der stadig er kamp mellom de kalde vannmasser som bøyer rundt Kap Farvel og fortsetter nordover langs Vest-Grønland og varmere atlanterhavsvann som flyter nordover lengere fra land. Utenfor Vest-Grønland er der svære bankeområder. Hvis atlanterhavsvannet trenger inn over disse banker, får en hel rekke fiskearter, som skyr arktiske forhold, åpnet svære beiteområder. Øker derimot Øst-Grønlandsstrømmen så bankene dekkes av polarvann, må disse fiskearter forlate bankene. Vinteravkjølingen har også mye å si for disse bankeområdene. Overflatelaget avkjøles om vinteren, derved kan overflatelaget bli tyngre enn det underliggende vann, og det synker ned og erstattes av varmere vann fra dypere lag. Dette vann avkjøles og synker igjen ned og slik blandes vannmassene sammen, og jo lengere avkjølingen virker jo dypere ned vil vinteravkjølingen nå. Stabilitetsforholdene har imidlertid meget å si for hvor dypt vinteravkjølingen vil nå. En stor avsmeltning av isen på land og sjø vil resultere i at saltgehalten i overflatelaget vil synke og derved gjøre overflatelaget lettere. Selv om tettheten øker ved avkjøling av overflatelaget utover høsten og vinteren, vil det ha vanskelig for å blande seg med det underliggende saltene og dermed tyngre vann. En økning i avsmeltningen av Grønlands breer og drivisen utfor kysten vil medføre en større stabilitet i vannlagene også utfor Vest-Grønland og motvirke at vinteravkjølingen når så dypt ned. Sommeroppvarmingen vil på den annen side lettes ved at mindre vannmasser må varmes opp. Den større avsmeltning av Grønlands breer og bedringen for øvrig i de klimatiske forhold i dette århundre gir derfor store utslag ved Vest-Grønland. Dette har resultert i vidtgående forandringer i faunaen i Davis Stredet. Den danske fiskeribiolog dr. Adolf S. Jensen og hans etterfølger dr.

Paul Hanssen har viet dette felt inngående undersøkelser i de siste 45 år.

Da Adolf Jensen tok til med sine undersøkelser ved Vest-Grønland i 1908, fant de ubetydelig mengder torsk i sundene ved Kap Farvel og nordover til Fiskenes bank, men etter 1917 spredte torsken seg stadig lengere nordover og opptrådte i langt større mengder. I 1919 var den kommet nord til Godthåps fjord, i 1922 til Sukkertoppens distrikt og i 1927 til Holsteinborg, i 1928 til Disko-bukten og i 1931 ble den fanget i Umanak-distriktet ca. 70° N. Torsken har med andre ord trengt ca. 7 breddegrader lengere nord i løpet av disse år, samtidig med at den har øket slik i antall at den nå er grunnlaget for et betydelig internasjonalt fiske i området. Merkeforsøk har samtidig vist at de første år ble mange torsk som var merket i Davis Stredet gjenfanget på gytefeltene ved Sydvest-Island. I de senere år er slike gjenfangster blitt sjeldne. Torsken er blitt stasjonær ved Grønland, den gyter der og er blitt en egen stamme som har fått sine bestemte rase-karakterer.

Det er ikke første gang torsken dukker opp ved Grønland. Den kjente Grønlandsforsker dr. H. Rink forteller at omkring 1820 var der torsk i umåtelige mengder fra Juliannahåp-distriktet nordover til Diskobukta. Men denne torsken forsvant og var borte i mange år. I 1840-årene kom den tilbake igjen og var alminnelig i noen år også helt nord til Disko. Danskene satte i gang fiske etter den, og også engelske fiskefartøyer deltok i dette fisket. Torsken forekom både i fjordene og på bankene, men etter 1850 ble den mere og mere sjelden for så å dukke opp igjen i dette århundre.

Det er ikke bare torsken som har rykket inn på bankene ved Vest-Grønland i dette århundre. Seien er tidligere bare fanget en gang. I 1831 ble to små eksemplarer fanget i Davis Stredet og sendt til København Zoologiske Museum. Fra 1924 av er den blitt observert i stadig større mengder blant torsken, og fra 1930 har småseien opptrådt i store stimer langs kysten. Den regnes nå til den fisk som også gyter ved Grønland. Hyse, brosme og lange som tidligere ikke har vært registrert fanget ved Vest-Grønland, er

siden 1930 stadig blitt mere og mere alminnelig. Kveiten, hvis nordgrense i Davis Stredet var på ca. 68° , fanges nå i Upernavik-distriktet ca. $73^{\circ}30'$ nord. Silden var før en sjelden gjest utfor den sydligste del av Grønland. Den forekommer nå i slike mengder helt nord til Sukkertoppens distrikt at man vil forsøke å fiske den i kommersiell målestokk. Den er fanget helt nord til $72^{\circ}30'$. Ifølge Paul Hansens undersøkelser dreier det seg om en sommergytende stamme som i morfologisk henseende er identisk med Islands sommergytende sild. Den virkelige laks (*Salmo salar*) som tidligere forekom bare i to elver og der i lite antall, er i løpet av 30-årene observert i større stimer ved kysten utover høsten.

Lodden spiller en stor rolle i grønlendernes husholdning og er derfor viet inngående undersøkelser. Den kom hvert år i umåtelige mengder inn i fjordene fra Kap Farvel nord til Disko for å gyte. Den har nå flyttet sin nordgrense helt nord til Thule $76^{\circ}30'$. Nordgrensen for lodden er i årene 1909—35 flyttet ca. 5 grader nordover. Samtidig er den blitt mere sjelden ved Syd-Grønland. Disse eksempler på hvordan fisken har tatt nye beiteområder i bruk etter hvert som temperaturen i sjøen har øket, har en innvirkende betydning i grønlendernes liv. Selen som før var deres eksistensgrunnlag, er blitt mere og mere sjelden. Årsaken til dette er vel at også grønlenderne har fått gode geværer. I dag er det først og fremst torsken grønlenderen må fortrøste seg til. Det er mange ting som tyder på at vi allerede har passert optimum i den inneværende klimaforbedring. Flere og flere vitenskapsmenn peker på fakta som kan tydes i den retning. Vi har her nevnt at torsken har trukket sydover fra bankene utfor Vest-Spitsbergen. Er dette bare en forbigående foreteelse? Det er vel neppe noen som kan gi et tilfredsstillende svar på et slikt spørsmål.

Ahlmann sier i sin Bowman Memorial Lecture: «*Whatever the future may bring, we are justified in saying that of the endless series of climatic fluctuations that have occurred from the beginning of the earth and that will continue in the future, the present one is the first that we can measure, investigate, and possibly explain.*»

Hvalfangsten i Antarktis i sesongen 1953—54

Pelagisk fangst.

1953/54.

Samtlige land som deltok i pelagisk fangst i Antarktis var tilsluttet Den Internasjonale Hvalfangstkonsvensjon. Ifølge konsvensjonen var de viktigste bestemmelser for sesongen:

1. Det var tillatt å fange maksimum 15 500 blåhvalenheter mot i de øvrige etterkrigssesonger 16 000 blåhvalenheter.
2. Fangsttiden for finn- og seiqual var fra 16. januar.
3. Fangsttiden for blåhval var fra 16. januar.
4. Fangsttiden for knøqual var 1., 2., 3. og 4. februar.
5. Fangsttiden for bardequal var inntil det tillatte antall enheter var nådd, dog ikke lenger enn 7. april.

I den pelagiske hvalfangst deltok 9 norske flytende kokerier med 100 hvalbåter, 3 britiske, 1 syd-afrikansk, 1 nederlandsk, 1 russisk og 2 japanske med tilsammen 106 båter. I alt 17 flytende kokerier med 206 hvalbåter. Etter frivillig overenskomst mellom norske, britiske, syd-afrikanske, nederlandske og japanske ekspedisjoner ble hvalbåtantallet redusert fra foregående sesong. Gjennomsnittlig med et par båter pr. ekspedisjon.

I fangsten deltok 12 591 mann. Herav var 7 240 nordmenn mot i foregående sesong 6 787 nordmenn. Videre ble det fanget fra 3 landstasjoner med i alt 21 hvalbåter.

Den pelagiske bardehvalfangst begynte den 2. januar og ble avsluttet den 18. mars etter 76 dagers fangst. 2 dager lenger enn forrige sesong.

Total antall blåhvalenheter fanget var 15 449.

Total norsk pelagisk oljeproduksjon:

	929 077 fat hvalolje
	31 135 fat spermolje
Tilsammen	<u>960 212 fat</u>

Total pelagisk oljeproduksjon (norsk og utenlandsk):

	1 964 975 fat hvalolje
	135 904 fat spermolje
Tilsammen	<u>2 100 879 fat</u>

Landstasjonsfangst.

1953/54.

På Syd-Georgia ble fangsten drevet fra landstasjonene: Husvik Harbour (norsk), Leith Harbour (britisk) og Grytviken (argentinisk). Fangsttiden for bardehval er fra landstasjonene på Syd-Georgia fra 16. oktober til og med 15. mars. Stasjonene drev hver med 7 hvalbåter, tilsammen 21 båter.

Resultatet ble:

Husvik Harbour	60 989 fat hvalolje og	3 800 fat spermolje
Leith Harbour	63 465 —»—	2 915 —»—
Grytviken	51 579 —»—	1 899 —»—
Tilsammen	<u>176 033 fat hvalolje og</u>	<u>8 614 fat spermolje.</u>

Biprodukter på norske fl. kokerier:

Leverolje	ca. 88 720 kg
Saltet lever	» 136 420 »
Frosset hvalkjøtt	» 65 000 »
Graksmel	» 750 000 »
«Whale Solubles»	» 720 000 »
Hypofyser	» 100 »

I vitenskapelig øyemed ble innsamlet:

Ca. 1400 par barder av blå- og finnhval og en del ovarier og små fostre.



Noen glimt fra primitive eskimostammer

Av

Trygve Hyenæs.

*En jeger og storfanger
fra Den magnetiske nord-
pol.*

I egnene langs Nordvest-passasjen lever det eskimoer som like til de siste tider har vært det mest avsondrede menneskesamfunn på jordkloden. En rase så stolt at de ganske enkelt kaller seg «inuitter» eller «mennesker», hvilket innebærer at alle andre i sammenligning ikke er virkelige mennesker. Det får ikke hjelpe at resten av verden har valgt å kalle dem «eskimoer» — antagelig fra et algonquinsk ord som betyr «etere-av-rått-kjøtt».

Det er flere grupper av disse eskimoene. Det er først den vestlige — Alaska-eskimoene, som bor langs Alaskas Ishavs-kyst og på øyene utenfor. De har allerede begitt seg inn på sivilisasjonens vei, de går på jakt med rifler, de lærer å lese, skrive og regne. De røker sigaretter, koker sin mat over primusen, og etteraper i det hele tatt den hvite manns vaner, som de lærer å kjenne på handels- og misjons-stasjonene.

Så er det netsillikene, «sel-eskimoene» på Kong Williams Land, som Roald Amundsen overvintret blant på sin ferd gjennom

Nordvest-passasjen for femti år siden 1903/05. De har like til det siste levet helt primitivt, men etterat Hudson Bay Company har opprettet en handels-stasjon i Gjoahavn, er de også kommet i tilstrekkelig kontakt med den hvite mann til å være smittet av bekjentskapet.

Videre er det *arviligjuarmiutene* — de virkelig primitive eskimoene — som lever for seg selv og sjelden ser hvite menn, en cabloona, fordi de i høyden en sjelden gang har sett en hvit misjonær. De bor på østsiden av Boothia-Felix-Istmen ved Den magnetiske nordpol, Canadas nordøstligste fastlandshjørne. I Pelly Bay og andre steder omkring den store bukten lever det 6000 individer, med et jaktområde som er en million kvadrat-miles stort. Statistisk sett har hver familie et område på over 1700 kvadrat-kilometer til virkefelt.

Her står en ansikt til ansikt med en kultur som ligger flere tusen år etter vår, beinalderen kallet, som er eldre enn steinalderen. Disse mennesker er så primitive at de ennå ikke kjenner annen måte å gjøre opp ild på enn ved å gni to trestykker mot hverandre, mennesker som i panserbilenes og jetjagernes tid ennå bruker lanse, piler med steinspiss og buer av reinhorn. De sitter ved en steingryte som det brenner seltran i og som gir lys og varme. De er kledd i dyreskinn og bor i telt eller snøhytter i et land hvor førti grader under null er det normale. Hvis man imidlertid av disse menneskers våpen, redskaper og husgeråd vil slutte seg til en lav intelligens, tar man feil. De tilsynelatende så primitive gjenstander er så vel avpasset etter de forhåndenværende behov og forhold, som kun årtuseners erfaring har kunnet gjøre dem.

Disse eskimoers nomadetilværelse er først og fremst knyttet til Ishavet, de ferdes i strøk som har vært for fjerne og barske for den hvite mann å nå fram til.

Den grå høsten er trist, stormende og uten snø. Det er den eneste tid da mennesker fryser der nord. Om høsten kryper eskimoene sammen i sitt telt og ber om at vinteren må komme, på samme måten som vi andre ber om våren.

Når oktober kommer med den store værforandringen, oppgir

eskimoen det tarvelige teltet og bygger iglooer, snøhytter utover på havisen. Han syr seg vakre klær av skinn og pelsverk og en fullstendig forandring finner sted: den fillete vagabonden blir jeger, en inuit, «en framifrå kar».

Om våren oppgir eskimoene iglooeene som smelter og faller sammen, dessuten blir de for varme. Da bryter de ut av sin mørke sløvhet, skraper skitten av kroppen og spiser den, har kjønnslige forbindelser i øst og vest, bytter ektemake, synger og danser til den stigende dag, fisker i ishullene og drar sørover for å møte caribou- og moskusflokkene, og samler kostbar drivved fra det åpne hav.

Eskimoene er senete og muskelsterke, med brede ansikter. De er likefremme, muntre, men også harde.

Menn og kvinner er kledd på samme måten. Den eneste skilnad er håret, som mennene bærer langt og floket, og kvinnene setter opp i en pen tårnfrisyr midt oppe på hodet. Den skinner av spekk og blir holdt sammen av fiskebein. Klærne er vanntette og sydd med villreinsener som svulmer opp når de blir våte og gjør sømmene tette.

Over innedrakten som er av alkeskinn med fjærene snudd inn, bærer de ofte en bjørneskinnsjakk som har hårene snudd ut. De bruker solbriller laget av en treplate med en spalte for hvert øye, og sverter øyenbrynene og neseborene for å dempe solglansen.

Snøhytta blir alltid laget på nøyaktig den samme måten: Mannen velger snøen omhyggelig ut. På den utvalgte plass tegner han med spydet en sirkel med knapt større diameter enn han er høy. Han stiller seg innenfor sirkelen og skjærer ut store firkanter av snøen, og plaserer dem rundt seg på den linjen han har tegnet. Han graver og bygger samtidig og vet på kvadratfoten hva som ligger foran ham. Med snøkniven skjærer han blokkene til med den rette hellingen, slik at de får den rette form og glir naturlig inn på plass. Han gjør hvert omfar trangere enn det foregående, til en enkelt snøblokk er tilstrekkelig til å lukke hvelvingen. Over hodet sitt lager han et lite røykhull, så snøbriksen, videre den snodde inngangen som slipper luft inn, men ikke vind. Inn og ut av den trange gangen må en krype på alle fire.

Imens står kona utenfor med en skuffe av frosset selskinn, stamper den hårde skaresnøen til et fint pulver, kaster den på en spesiell måte over iglooen og stopper til sprekkenes mellom blokkene. Når hytta er ferdig, rager den bare tre eller fire fot over snødekket. Den er kuppelformet og tett, stormene får ikke tak her.

Når hytta er ferdig, haler kona inn proviant og husholdnings-saker og dekker briksen med skinn. Hytta er i minste laget, men virker på en måte romslig da plassen er godt utnyttet.

Alt er ordnet etter et mønster som er eldre enn historien. Alt må være innen rekkevidde når en først har tørnet inn for kvelden, og hver ting må være på sin rette plass. Fyrtøyet er her, drikke-blokken der, og uten å røre seg fra briksen må en kunne varme vann til teen over tranlampen og skifte klær og støvler som henger til tørk over lampen.

Innenfor snøtunnelen til høyre er der laget en nisje som det alltid står en kvalmende stank fra. Det er avtrede og forråds-kammer i skjønn forening. Det er fullt av flådde, frosne reve-skrotter samt stykker av isbjørn og sel, alt sammen helt stivt og oversmurt av frosset blod. Når en eller annen blir sulten, behøver han bare å bøye seg ned fra briksen, strekke hånden ut, bite av et stort stykke og kaste resten tilbake på haugen. På samme måten med urinstampen. Den går fra hånd til hånd over hodene deres.

Med mirakuløs flid ødelegger eskimoen fabelaktig fort det første inntrykket av renhet og delikathet. På mindre enn en dag blir iglooen hjemlig og koselig: alt blir flekket og griset til, gulvet blir dekket av avnagde fiskebiter som er blitt spyttet ut under spisingen og overalt er der flekker av selblod og hvalpenes visitt-kort. Men der finnes også aristokrater blant eskimoene, de fødte høvdinger, som holder iglooene sine rene, skraper gulvet hver dag og strør ren snø over for å skjule flekkene.

Hytta er trygg, vennlig og varm. Når storm bryter løs og blåser inn hist og her gjennom den sammenpakkede snøveggen, tør mannen overflaten opp med lampen og straks fryser stedet og gjør veggen lufttett.

En slik lampe i et trangt telt eller en igloo utstråler en for-

underlig vennlighet. Det er forbausende hvordan et stykke tråd flytende i smeltet spekk kan bety så meget. Lysskjæret trenger gjennom veggene og man kan se de lysende iglooer på langt hold. Det ravgule lyset, den kjente lukten av smeltet spekk, råttent kjøtt og fisk, den dempete lyd av skinn som blir skrapet, lyden av senetråd som nålen fører gjennom støvler og klær, stormen som uler utenfor, men ikke slipper til — alt det gjør snøhytten til det gode hjem som jegeren stunder til når han sliter ondt under jakten.

I vinterhytta er det nok å gjøre mellom hver søvn. Mannen lager husgeråd, kvesser våpen og lager seletøy. Kona har hundre ting å utrette. Hun flår vilt, garver huder med urin — det er alltid noe som skal syes —, lager fine nåler og annet til glede for mannen. Når han kommer hjem trett og sliten, trekker hun de våte støvlene av ham og undersøker dem. Er de gått i stykker, tørker hun dem med snø og reparerer dem med hvalbeinnålen som hun har i håret, og med senetråd av villrein. Så anbringer hun dem sammen med klærne på tørkestativet.

Den gamle bestemoren skrapet skinn hele dagen, et arbeid som aldri tar slutt i eskimoenes verden, for vind og vær, sjø og vann gjør stadig skinnklærne hårde, og det er bare ved ustanselig skraping at klær og soveposer kan bli bløte og brukbare igjen. Hun har to-tre forskjellige skrapere å arbeide med, men den virkelige oppmykingen gjør hun med tennene. Eskimoene bruker tennene som en tredje hånd. Når hun er ferdig med et skinn, er det hvitt og bløtt som hanskesskinn.

Det eneste kvinnen forlanger av mannen er at han skal være en god forsørger. Å skaffe mat er mannens hovedbeskjeftigelse. Og siden viltet snart blir sparsomt der mennesket driver jakt, blir de stadig nødt til å skifte jaktmarker.

Eskimoenes nomadeliv har en bestemt rytme, skifter med årstidene.

Når ishavslaksen forsvinner fra elvene, drar han til sjøene for å pilke gjennom isen. Samtidig begynner han også å fange hvitrev i feller. Så kommer vinteren for alvor, isen blir tykk og brysom å hugge hull i, fisken holder seg på dypet. Da må eskimoen videre

til andre fangstfelter, dessuten gjelder det å skaffe en fem og tyve kilo om dagen for familien og hundene. Og det er ikke lett. Nå drar han ut på havisen, selfangsten begynner. Så endelig kommer våren og villreintrekket nordover, og jakten på tundraen blir viktig.

En familie som drar av sted på sledeferd til nye jaktmarker gjør som sneglen og tar med seg alt den eier. Hver kveld bygges ny igloo.

Før reisen kontrollerer mannen seletøyet og remmene og setter meiene i orden.

En eskimoslede er mellom 4 og 6 meter lang og ca. 20 cm høy. Meiene er av tre, gjerne med beslag av hvalbein som gir god gli på alminnelig føre. Vanskeligheten er å få gli på sleden når kulden er omkring 40° og lavere. Sleden setter seg fast i snøen som kleber til treet og fryser til klumper som hindrer enhver kjørsel. Eskimoene har sin egen måte å greie denne vanskelighet på. I løpet av sommeren graver de opp mudder fra bunnen av tjernene og lagrer det på land hvor det fryser. Når vinteren kommer, hakker de løs svære klumper av mudderet og koker det i kjeler over lampen. Straks det er smeltet, smører de det varmt ut over meiene hvor det øyeblikkelig fryser til et nokså grovt belegg.

Så seler eskimoen på hundene og ser etter at alle har på seg de små skoene som skal beskytte potene mot havsaltet og den skarpe isen. Hundene spenner han for i viftefasong, lederen er midt i spannet og får den lengste dragstjerten.

Kona pakker husgeråd og mat inn i skinn og lar ikke annet etter seg på gulvet enn avfall, avgnagde fiskehoder og bein.

Sledeankeret legges på lasset, mannen svinger med pisken og hundene sprer seg vifteformet bak lederhunden. Kona springer foran og oppmuntrer hundene med skrik og tilrop.

Tennene på hundene er slipt flate med stein for at de ikke skal gnage seg gjennom seletøyet. De likner atskillig på ulver med de spisse snutene og kvasse øynene. De er merkelig utholdende, kan sulte i mange dager og like fullt trekke et tungt lass fram.

Det er viktig for mannen å ha en selveiendes kone som han

kan kommandere hit og dit, hun skal skrape hans skinn, sy hans klær og lytte til hans spøk om natten.

Her oppe i det ytterste nord er det like så lite av kvinner som det er nok av bjørn. Å låne andres koner setter et mindreverd-stempel på mannen, men å avslå lånet av en kone er tegn på en utålelig smålighet.

For å kjøpe seg en kone må eskimoen reise kanskje et helt år mot sør og vest hvor solen og kvinnene kommer fra.

Han laster sleden med reveskinn som han har samlet gjennom lang tid. Det er det gjengse betalingsmiddel i nord. For hvitrevskinn kan han også skaffe seg luksusvarer på handelsstasjonen — litt trevirke og noen taustumper til sleden, kanskje også litt te og sukker, noen synåler og kulørte bånd og perler til piken.

Når han har funnet en pike han liker, er handelen med for-eldrene snart gjort unna. Han liker seg ikke i de uvante omgivelser blant fremmede mennesker med underlige klær og skikker og i den ulidelige varmen. Han setter piken på lasset og drar tilbake til den evige isen, snøen og kulden.

Barnet lar ikke vente lenge på seg. Moren vet at barnet er utålmodig etter å se verden, det er derfor det sparker i magen, og hun gjør alt hun kan for å hjelpe det fram.

Er hun i hytta når øyeblikket kommer, skraper hun gulvet rent og graver et hull i snøen med skinnskraperen. Hun kneler over det, drar buksene ned til knærne og venter mens hun legger den ene albuen på brisken og den andre på snøblokken. Det er den beste stilling for fødsel. Og i mørket faller barnet ned i snøgropen.

Så snart barnet er født, ser hun etter om det er gutt eller pike. Hvis det er gutt, er alt i orden. Hun slikker den bløte bylten av lysebrunt kjøtt til den skinner feilfri med unntagelse av den mongolske flekken nederst på ryggen. Så tørker hun den med en reveskinnsklut og putter den fort ned i den svære hetten på reinsdyranorakken sin.

Men er det en pike kunne hun kvele det, eller sette det ut på isen og fylle munnen hennes med snø så det døde fort.

Moren er ufruktbar i den tiden hun ammer et barn. Skal hun amme opp en pike, sinker det fødselen av en gutt. Det er han

*Netsillik-familie utenfor sin
sommerbolig: teltet.*



som skal skaffe mat når foreldrene blir gamle. Har hun først en gutt, kan hun ale opp en pike også. Men mange kloke foreldre lar døtrene leve bare hvis noen allerede før deres fødsel har lovet å gifte seg med dem og sørge for dem mens de vokser opp.

Gutten vokser fort. Foruten morsmelken får han spekk som han suger av morens finger, og leversaft som hun presser inn i munnen på ham med sin egen munn.

Med den triangelformede nålen og senetråd syr hun den runde hetten hun skal bære ham i, klærne hans av ungt skinn og de hvite støvlene av selungeskin. Så blir han etter hvert utstyrt med amuletter, så han kan vokse og bli en veldig jeger og unngå alle slags ulykker.

Når det kommer besøk, blir det en støyende ankomst. Først utveksles hilser under utfoldelse av god gammel seremoni. Kona legger til side husarbeidet for å lage festmåltidet som varer hele natten.

Mannen tilbyr gjesten å more seg med kona hans og gir henne ordre om å gjøre seg lekker for gjesten. Hun fniser henrykt, lar håret falle ned og stikker armene i urinstampen. Så lar hun fingrene gli gjennom håret til det er glatt og skinnende. Hun spiller seg i stampen og kjemmer håret med ryggraden av en fisk. Hun gnir talg i det, tar en håndfull halvsmeltet spekk fra lampen og smører seg i ansiktet med det, skrapper seg ren med kniven og setter seg bort til gjesten. Så er det eting og lystighet i fjorten dager før gjesten kommer til hensikten med besøket.

Det er som oftest en eskimo-handelsmann fra sydligere strøk, som kommer for å tiltuske seg reveskinn i bytte mot svart te laget av tundra-lava, og vekeruller laget av mose eller tundra-bomull.

Når noen dør blir de kledd i begravelsesdrakten og ført til en reservehytte. «Skyggen» av den døde er farlig, dør han i sin bolig må hytten forlates.

Eskimoene er snille mot sine gamle og hjelper og pleier dem på alle måter. Men dagen kommer da de unge mener at nå får det være nok. Den gamle duger ikke mer, blir for stor en byrde for nomade-samfunnet og blir etterlatt på isen eller i ødemarken. Han får beskjed på forhånd og finner seg rolig i sin skjebne. Ja, det hender ikke sjelden at den gamle selv kommer med forslaget, eller at han rolig begir seg av sted uten et ord til avskjed.

I de senere år tør det nok ha blitt atskillige forandringer i disse eskimoers liv. Forskere, pelshandlere og militære har i økende grad søkt inn i Nord-Canadas ødemarker. Denne forandring har neppe vært til fordel for de primitive, for med sivilisasjonen kommer sykdommer og en ny tankegang.

De fine trekk ved en gammel kultur brytes ned.

Kildeangivelse.

Roald Amundsens Opdagelsesreiser. Første bind: Nordvestpassasjen.

Contran de Poucins: Kabloona.

Knuud Rasmussen: Den store sledereise.

Isbrytersaken

Av

Anders K. Orvin.

Spørsmålet om anskaffelse av isbryter for Svalbard samt for Oslofjorden og Skagerakkysten er nå over 30 år gammelt. Fartøyer fra 2000 til 7000 tonn har vært foreslått, men både Svalbard og Oslofjorden er fremdeles uten isbryter.

Forhistorien til isbrytersaken er i korthet følgende: I 1911, da skipningstiden for svalbardkullene bare var ca. tre måneder, påpekte direktør Fredrik Hiorth at skipningen kunne forlenges betydelig ved anskaffelse av en kraftig isbryter. I 1923 deltok Otto Sverdrup i Spitsbergen-ekspedisjonen for å studere isforholdene med henblikk på anskaffelse av isbryter. Anbud ble innhentet hos Armstrong, Whitworth & Co., men videre kom ikke saken.

En komité nedsatt av Handelsdepartementet i 1929 med havnedirektør A. Scott-Hansen som formann, foreslo en statsisbryter på 2100 tonn deplacement og 4100 HK til bruk i Oslofjorden og på Skagerakkysten. Saken var så skrinlagt inntil dosent Adolf Hoel i 1935 kom i forbindelse med flere finske isbrytereksperter samt med den russiske ingeniør N. Gouljaeff, som i 1936 foreslo en kull- eller oljefyrt isbryter på over 7000 tonn og 7500 HK til bruk på Svalbard.

Omtrent samtidig oppnevnte Handelsdepartementet et utvalg for å utrede spørsmålet om bygging av en isbryter som skulle benyttes både på Svalbard og i Norge. Innstillingen lød på leie av en isbryter på 2000 tonn og 4000 HK for å prøve den på Svalbard. Dette ble det imidlertid ikke noe av, fordi de isbrytere som

fantas i våre naboland, ikke ble ansett sjødyktige nok for turen over Ishavet.

I 1936 reiste så Hoel til Finnland, hvor han kom i forbindelse med den finske isbryterkonstruktør, ingeniør K. Albin Johansson, som senere ble utvalgets faste konsulent. Utvalget ble rekonstruert i 1939, og i påsken dette år ble der foretatt prøver med «Fridtjof Nansen» på Spitsbergen. Men dette fartøy viste seg bare å kunne klare vel 30 cm tykk is ved kontinuerlig brytning i Adventfjorden. Etter nøyaktige undersøkelser og overveielser ble utvalget av 1939 stående ved en isbryter på ca. 3300 tonn deplacement. Den skulle ha dampmaskin med kullfyring av hensyn til bunkringen på Svalbard, skjønt man var oppmerksom på at et dieselelektrisk fartøy var mere hensiktsmessig. Ing. K. Albin Johansson utførte tegninger. Innstillingen var ferdig i 1941, men på grunn av krigen ble der ikke innhentet anbud.

Det siste utvalg ble så oppnevnt den 25. juli 1946 for å gjennomgå forslaget av 1941 om bygging av isbryter for Svalbard samt arbeide videre med saken. Medlemmene av dette utvalg var daværende professor i skipsbygning ved N.T.H., nå direktør i Norske Veritas, Georg Vedeler, skipsreder Hilmar Reksten, som er formann i styret for Store Norske Spitsbergen Kulkompani, samt undertegnede. Kommandør K. Østbye, som hadde vært formann i det rekonstruerte isbryterutvalg av 1939, ble tilkalt som konsulent.

Utvalget satte seg straks i forbindelse med ingeniør K. Albin Johansson, og etter en del forhandlinger ble man enig om å foreslå bygget en isbryter av omtrent samme størrelse som den som var foreslått av det rekonstruerte utvalg av 1939; men i stedet for dampmaskin ble man stående ved dieselelektrisk driftsmaskineri, som benyttes i alle nyere, større isbrytere. Byggingen ville bli noe dyrere, men dette maskineri har flere fordeler, bl.a. større aksjonsradius, større manøvreringsevne, behov for mindre mannskap og er billigere i drift, og videre den fordel at man bare benytter en del av maskineriet under gang i åpen sjø. Dessuten fremholdt skipsreder Reksten at kullbunkringen på Svalbard ville sinke lastnin-

gen, og det hadde endog vært på tale å benytte motorfartøyer til kullskipningen av denne grunn.

Stortinget bevilget til forarbeidene kr. 50 000 (St. prp. nr. 1. Tillegg nr. 14 (1947) av 2. mai). Da forholdene var vanskelige etter krigen, tok det nokså lang tid å få inn anbud fra de firmaer som hadde erklært seg villig til å bygge fartøyet eller maskineriet til dette.

På basis av de innkomne anbud ble der den 4. februar 1947 sendt en innstilling til Industridepartementet, hvor det ble anbefalt å bygge skroget i Norge, dieselmotorene i Sverige og det elektriske maskineri i Finnland. Tegningene til isbryteren var utført av ingeniør K. Albin Johansson. Fartøyet skulle ha 6 dieselmotorer, 2 akterpropeller og 1 forpropell. Etterat de endelige justeringer var foretatt, ble dimensjonene: største lengde 75,20 m, lengde i vannlinjen 69,70 m, største bredde 17,50 m, bredde i vannlinjen 16,80 m, dypgående akter 6,50 m, displacement med fulle tanker 3550 tonn, maskinstyrke normalt 6300 HK, forsert 7500 HK.

Isbryteren skulle bygges som statsisbryter. Marinen erklærte seg villig til å overta driften og satte opp overslag over driftsomkostningene.

Kontraktene for dieselmotorene og det elektriske maskineri lå allerede ferdige til underskrift, men det tok uforholdsmessig lang tid å få et endelig tilbud fra et av de norske skipsverft som hadde erklært seg villig til å påta seg byggingen av skroget. Det billigste anbud forelå fra Tyskland, og til fast pris. Men av valutamessige og andre hensyn så Industridepartementet helst at isbryteren ble bygget i Norge. Var isbryteren blitt bestilt i Tyskland, ville den ha vært ferdig våren 1952 og til en langt billigere pris enn man nå vil kunne få den for.

For terminene 1948—49 bevilget Stortinget 3 mill. kroner til igangsettelse av arbeidet med byggingen (St. prp. nr. 113 1948). Industridepartementet ble bemyndiget til å slutte de nødvendige kontrakter. For terminen 1949—50 ble der bevilget ytterligere 1 mill. kroner.

Grunnene til at arbeidet ikke ble satt i gang straks var to: Den

ene var at der fra amerikansk hold kom forespørsel om hvorvidt Norge kunne være interessert i å overta en av de store amerikanske isbrytere av «Northwind»-klassen, som ble utlånt til Sovjet under krigen, og som ennå ikke var levert tilbake. Denne isbryter var unødig stor for det norske behov, og ville bli ca. 25 prosent dyrere i drift. Forutsetningen for at det skulle lønne seg å overta den, var derfor at vi fikk den på ekstra rimelige betingelser. Først i mars 1950 ble det meddelt at denne mulighet bortfalt.

Den annen grunn var at det ikke var mulig å få et bindende anbud fra det norske skipsverft som staten mente var nærmest til å bygge skroget. Da så påbudet om besparelser kom i 1950, ble de bevilgede 4 mill. kroner trukket tilbake, og hele saken utsatt.

Det var, så vidt jeg forstår, flere grunner til dette. Mens underhandlingene med amerikanerne pågikk, hadde det finske verk som skulle bygge det elektriske maskineri, påtatt seg å bygge maskiner til flere russiske isbrytere, så det nå ikke kunne levere maskineri til den norske isbryter før 1956—57. Videre hadde statsmyndighetene ventet seg en rask stigning i kullproduksjonen på Svalbard; men på grunn av vanskeligheter med avsetningen var produksjonen fremdeles ikke større enn at eksporten kunne foregå uten noen stor isbryter, så lenge de eksepsjonelt gode isforhold på Svalbard varte ved. Sveagruva, som var gjenoppbygget etter krigen, var atter blitt nedlagt, og det var først og fremst for å bryte isen inn Van Mijenfjorden til denne grube at der var øyeblikkelig behov for en større isbryter.

Heller ikke marinen eller skipsrederkretser viste stor interesse for bygging av isbryteren. Men det som veide tyngst, var vel at Havnedirektoratet direkte motarbeidet byggingen av Svalbardisbryteren med den motivering at den var altfor stor til å kunne benyttes i Norge, at den ville ødelegge kaier og ikke kunne gå trange sund, etc.

Denne frykt var for så vidt helt ugrunnet, fordi Svalbardisbryteren slett ikke var tenkt benyttet som havneisbryter eller til isbrytning i trange sund, men som havisbryter for å holde leden åpen langs Skagerakkysten og i Oslofjorden. Dessuten går betyde-

lig større isbrytere inn til havner og kaier i våre naboland, uten å volde skade.

Hva angår størrelsen av isbryteren og de krav man må stille til en havneisbryter, så treffer man både hos de myndigheter som burde vite bedre og hos ishavsfolk nordpå manglende kjennskap til moderne isbrytning, et forhold som i ikke ringe grad har skadet arbeidet med å skaffe Norge en brukbar isbryter.

Det er en alminnelig oppfatning at isbrytning bare består i at mindre isbrytere eller andre fartøyer som selfangere etc. tar seg fram ved å ramme noen meter ad gangen. Denne metode kan være bra nok når det gjelder å knuse isen i et havneområde eller bryte den på en kort strekning, men når det gjelder å ta seg fram og konvoiere fartøyer over lange distanser, er de små isbrytere til liten nytte.

De store havisbrytere har forlengst forlatt det prinsipp å benytte liten kraft på stort skrog. De bygges nå med størst mulig kraft i forhold til skrogets størrelse. Antall propeller er avhengig av hvor fartøyet skal benyttes. I grov baks, hvor man må bauge seg fram, gjør forpropeller ingen nytte; men ved brytning i vinteris og skrugarer av f. eks. Østersjø-is, er de meget virksomme idet de suger ned isen og hiver den akterover, så man unngår opphopning av is foran fartøyet. Den kanadiske jernbaneferge «Abegweit» har i flere år benyttet to propeller foran og to akter. Den nye finske isbryter «Voima» på 4415 tonn med 10 500 AHK, har også fått fire propeller.

Kraften er stadig blitt øket i forhold til displacement. Mens Svalbard-isbryteren var planlagt med 1,77 HK/dpl.tonn for normal belastning og 2,11 HK/dpl.tonn ved forsert kraftforbruk, har den nye «Voima» 2,38 HK/dpl.tonn og ansees for å være alle sine forgjengere overlegen.

Absolute krav som må stilles til en havisbryter er at den kan gå isen kontinuerlig, og at isbryteren har minst like stor bredde som de etterfølgende fartøyer. Den planlagte Svalbard-isbryter skulle, etter de erfaringer man har, kunne gå 1 m tykk vinteris med 3—4 knops fart. De amerikanske isbrytere av «Northwind»-klassen med forpropell klarer 1,5 m tykk is.

Den norske isbryter var beregnet på behovet på Svalbard, hvor vinterisen på fjordene sjelden blir over 1 m. Min mening er at denne størrelse også passer for Norge i så vanskelige isår som vi hadde i 1940, 1941, 1942, 1947 og 1954. Man har tidligere i Østersjøen god erfaring for hvor viktig det er at isbryteren er minst like bred som det etterfølgende fartøy.

Svalbard-isbryteren var beregnet å være ledig for bruk i Norge i januar, februar og mars.

Når Havnedirektoratet har hevdet at en båt som «Aasenfjord» er stor nok til bruk i Norge også i vanskelige isår, så må vel isårene 1947 og 1954 ha bevist det motsatte.

I 1947 opplyste Rederforbundet at rederne hadde tapt 7,5 mill. kroner. Dertil kom tap for eksportindustrien og andre, så beløpet ble langt høyere. Jeg mangler oppgave over tapene i 1954, men sannsynligvis dreier de seg også om millioner.

I de to isår fikk man god anledning til å prøve de små isbrytere. Fra 19. februar til 3. mars 1947 hadde Drammensisbryteren «Thor II» nok med å holde Kristiansand havn åpen. Der lå da opptil 52 skip fast. Isbryteren kunne ikke hjelpe dem gjennom havisen. I Drammensfjorden brukte den omkring 80 timer på å ramme seg inn fra Svelvik til Drammen i 24 tommer tykk is.

Vinteren 1954 ble vi enda en erfaring rikere. Havnevesenets slepebåt «Aasenfjord» var, som man kunne vente, ikke i stand til å yte større hjelp. Uten den tilfeldige assistanse av den danske isbryter «Storebjørn» og den svenske «Göta Lejon» hadde de innefrosne fartøyer måttet vente til isen gikk opp av seg selv.

Som vanlig i vanskelige isår kom der mange temmelig krasse uttalelser om vår manglende evne til å klare isbrytningen uten utenlandsk hjelp. Jeg vil ikke unnlate å referere noen av disse uttalelser, som kommer fra folk som vet hva de snakker om.

Da styrmann Ragnvald Solum ombord i Wilhelmsehs «Tai Shan» ble spurt om hva han mente om «Aasenfjord», svarte han: «Ja, hva skal nå den stakkaren gjøre i slik issørpe? Det er jo bare en mygg av en isbryter. Det er noe av en skandale at vi ikke har en ordentlig isbryter.» (Aftenposten, 11. mars 1954.)

I Morgenposten for 18. mars 1954 finner man følgende over-

skrift: «75 sinte menn i Moss har ligget værfast med sine skip i 4 uker. Staten lovet å hjelpe, men begikk løftebrudd. Demonstrasjon ved «Aasenfjord»s avgang i går.»

Kaptein Løveid på «Blenheim» til Dagbladet: «Det er skammelig at vi skal be om svensk isbryterhjelp for å komme inn i vår egen fjord.»

Norges Handels- og Sjøfartstidende, 5. april 1954: «Uverdigg for sjøfartslandet Norge ikke å ha en isbryter som kan holde sjøveien åpen.»

Morgenbladet 24. mars 1954: «Det er en nasjonal skam at sjøfartslandet Norge ikke har egen isbryter.»

Oslo Sjømannsforening sendte 2. april 1954 en henvendelse til Fiskeridepartementet, hvori foreningen uttaler at den ikke er enig med Havnedirektoratet i at den planlagte isbryter var for stor for Oslofjorden og Skagerakkysten.

Men Havnedirektoratets kontorsjef ønsket seg i henhold til Morgenposten 17. mars 1954 to «Aasenfjord»er, en sydpå og en nordpå. Hvilken forbedring det skulle være for konvoieringen i Oslofjorden og på Skagerakkysten er vanskelig å forstå.

Hadde Havnedirektoratet stillet seg positivt til bygging av isbryteren i 1947, hadde vi kunnet unngå forsmedelsen i 1954.

Hadde vi bygget en skikkelig isbryter tidligere, ville den i de forløpne år ha spart oss for millioner og samtidig gitt oss en garanti mot fremtidige tap og ubehagelige situasjoner. Riktignok har isforholdene på Svalbard vært svært gunstige i de senere år, men ingen tror vel for alvor at isblokader ikke vil gjenta seg både på Svalbard og i Norge.

Sannsynligvis hører man ikke mere til bygging av isbryteren før neste gang Oslofjorden stenges eller isen blokerer vestkysten av Spitsbergen, så man ikke får ut kullene. Da må man atter gå til Danmark, Sverige eller Russland og be om hjelp. Var det ikke bedre å skaffe oss vår egen isbryter før denne situasjon inntrer igjen? I år skyldtes det tilfellet at vi kunne få hjelp. I alminnelighet har både Danmark og Sverige bruk for sine isbrytere selv når det er vanskelige isforhold også i Oslofjorden og på Skagerakkysten.

Det har vært anført at isbryteren ville bli liggende flere år ubenyttet. Om så var, ville vel *det* ikke være noe å beklage seg over. Desto billigere blir den i drift. Det kan bemerkes at «Göta Lejon» bare er blitt benyttet i seks vintre i løpet av 22 år, og «Storebjørn» syv vintre i løpet av 23 år. Med hensyn til den planlagte Svalbard-isbryter så er der i de fleste år bruk for den på Svalbard, og den vil derfor sikkert ikke bli liggende så lenge ubenyttet som de ovennevnte danske og svenske isbrytere.

Driftsomkostningene vil uten sammenligning bli billigst dersom marinen overtar driften av isbryteren. Man kan da benytte utkommanderte mannskaper med marinens lønninger og kosthold, samtidig som utgifter til assurance sløyfes.

Anskaffelsen av en isbryter som den foreslåtte vil være den beste forsikring mot store tap på grunn av ishindringer på Svalbard og i Skagerak-Oslofjorden, samtidig som man — om nødvendig — kan få forbindelse med Svalbard også om vinteren.

Videre vil fartøyet være bedre skikket enn noe annet vi nå har til unnsetningsekspedisjoner i arktiske egne. Man skulle også tro at det vil være nyttig å utdanne en del av marinens personale for isbrytertjeneste, samtidig som der kan oppstå situasjoner hvor de militære kan ha god bruk for et slikt fartøy. Under øvelsene siste vinter var det således ikke mulig å komme over Oslofjorden. Det burde kunne la seg gjøre å få isbryteren inn på vårt store militærbudsjett.

Litt om rester og ruiner fra den gamle hvalfangsttiden på Svalbard

Av

Rolf W. Feyling-Haanssen.

Svalbards historie er historien om fangst og forskning, om ekspedisjoner utgått fra mange land. Mest er det historien om menn og dyr, ofte om slit og savn, spekk og blod — men ofte med glans av eventyr. Den er alltid fengslende, for i utkanten av menneskets eksistensområder blir selv de små ting betydningsfulle. Alle iakttagelser interesserer, både de som gjelder landet og forholdene, og de som gjelder menneskets reaksjoner ovenfor den arktiske naturen.

I årenes løp har Svalbards historie kommet til å omfatte mange mennesker, men allikevel få i forhold til sydligere områder av samme størrelse. Hvert menneske har større sjanse til å tre fram som individ i Svalbards historie, den grå masse sluker ikke så mange Spitsbergen-farere. Og når det gjelder mennesker interesserer enkeltpersonene mer enn gruppene.

Da Willem Barents gjenoppdaget Svalbard i 1596, oppdaget han samtidig store mengder hvalross, sel og hval. Den første hvalen ble fanget der i 1611. Og så begynte en eventyrlig fangst i Nordishavet. Vi har ikke nøyaktige oppgaver over det antall hval som ble fanget i de første årene. Men for hele Nordishavet er det regnet ut (Bjarne Aagaard: Den gamle hvalfangst) at i løpet av 135 år fra 1660 til 1795, ble der fanget bortimot 122 000 hvaler, i gjennomsnitt omtrent 900 pr. år.

Det var bare i de første 20—30 år at denne fangsten egentlig angikk Svalbard. Da ble hvalen tatt i buktene og fjordene og

langs kysten. Meget tidlig opprettet man derfor landstasjoner med kokerier. Men allerede i 1640 hadde hvalbestanden i fjordene avtatt betydelig. Hvalen søkte til kystbankene, derpå til iskanten og siden til klarene i pakkisen. Dermed tok den pelagiske fangsten sin begynnelse, og så var landstasjonenes dager stort sett talte. Et hektisk kapittel i Svalbards historie gikk mot sin avslutning. Fremdeles søkte nok hvalfangere havn på Svalbard fra tid til annen. Men kokeriene og bøkerverkstedene falt sammen. — Og vær og vind og salte bølger bleket hvalknoklene langs strendene.

Langt nord på Vestspitsbergen ligger Amsterdamøya med steile klipper mot havet, men med en vid flate mot fjorden innenfor. Der lå i gamle dager Smeerenburg, spekkbyen eller tranbyen. Nå står der et ensomt monument inne på den svakt skrånende sletten. Det er det eneste som bryter den jevne landskapslinjen mot himmelen. Det er godt synlig og ligner et hus på avstand. Men går en nærmere, viser det seg å være en kolossal stenvarde. Og på varden er plasert en stor bearbeidet sten, en stentavle med hollandsk inskripsjon. Der står: «In memoriam, Spitsbergen eller Nyland, oppdaget av hollenderne på 79 grader 30 minutter nordlig bredde . . .»

Men dette var ikke vårt første møte med Svalbards historie. —

En tidlig morgen i juli, klokken var bare litt over tre, svingte vi inn i Virgohamna med sol over speilblank sjø, med måpende lundefugl omkring doryen og travle alkekonger i luften. Virgohamna er en forholdsvis bred bukt på nordsiden av Danskøya på Vestspitsbergens nordvesthjørne. På tross av de smilende værforhold ga bukten et goldt og grøssende inntrykk. Innenfor bukten var en tom brebotn; de nakne bergveggene reiste seg steile og bleke i bakgrunnen, stengte utsynet mot syd og favnet fram både på øst- og vestsiden. Under botnveggene og fram på botngulvet lå urer av kantede blokker. Vannsig gjorde det fuktig mellom stenene og ga næring til en nokså yppig mosevekst.

På denne scenen oppførte vi vårt lille gjestespill. Vi gikk i land med våre instrumenter, laget oss frokost på strandvollen — spiste hermetikk og halvhårdt brød med kaffe til. Og etterpå gjorde vi

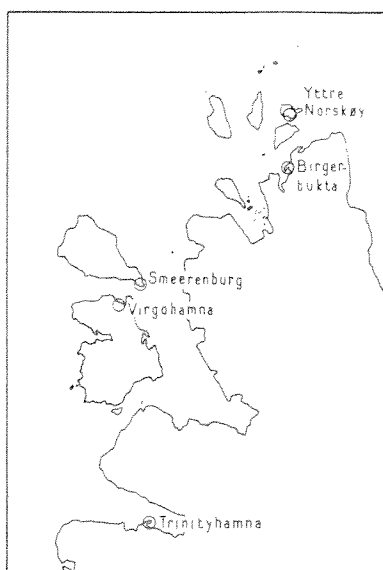
en del målinger, vi fotograferte litt og noterte litt. — En beskjeden og i grunnen selsom fremføring i et såpass barskt arktisk teater. — Men der hadde vært fremført viktigere skuespill der før. Det fremgikk av mange ting.

Ofte er det slik at rester og ruiner av menneskelig virksomhet kan mildne inntrykket av et ellers øde landskap. Men i Virgohamna blir trøstesløsheten nettopp understreket av det historiske gufset fra menneskets etterlatenskaper. — Store mengder jernfat, halvt oppspist av rust, lå strødd utover, likeså kasser, mer eller mindre falt fra hverandre, fulle av jernhøvlspen — rod av rust. Biter av stålwire, bøyde jernstenger, morkne planker, hermetikkbokser, knuste syreballonger, svære rør av ildfast sten, og meget annet. Dette er restene etter de forsøkene på å nå Nordpolen gjennom luften som ble gjort av den svenske ingeniøren Salomon August André og senere av amerikaneren, journalisten Walter Wellman.

André kom dit opp sommeren 1896 med dampbåten «Virgo», som senere har gitt navn til bukten. Han gjorde sine forberedelser, satte opp ballonghus for «Ørnen» og gassapparater til fremstilling av vannstoffgass til å fylle ballongen med. Hele sommeren ventet han på at vinden og forholdene skulle bli slik at han kunne komme av gårde. Samme sommer kom forresten Nansens «Fram» fra sin treårige drift over polhavet og ankret på østsiden av Smørenburgodden den 14. august. — André måtte oppgi ferden det året. Men i 1897 var han der igjen. Og den 11. juli steg han opp sammen med Strindberg og Fraenkel og forsvant over øyene i nordøst. 33 år senere ble restene av ekspedisjonen funnet på vestpynten av Kvitøya, øst for Nordaustlandet, der det nå heter Andréneset. — Wellman opererte med luftskip med bensinmotor. Han forsøkte å starte både i 1907 og i 1909, men hadde ikke hell med seg. I 1907 kom han et stykke på vei, men oppga forsøket etter et uhell med sleperen. Luftskipet ble berget tilbake til Virgohamna av det norske ekspedisjonsfartøyet «Farm» som tilfeldigvis var i nærheten. Da det skulle inn i hallen, slet det seg fra gondolen og steg til værs og sprakk. —

Det meste av skramlet i Virgohamna skriver seg nok fra Wellman, for hans foretagende hadde de største tekniske dimensjonene.

Men nede ved stranden, til dels kloss i strandstenene, og omgitt av og til dels bevokset med en tørr, irrgroønn mose, ligger minner fra en annen tid, en tid med mindre metallisk teknikk. Derfor glir disse minnesmerkene mer inn i landskapet. Ja, de har så meget av landets natur over seg at det er ikke alltid så lett å få øye på dem. Det kommer også av at de er så gamle. — De viser seg som lave forhøyninger i terrenget, en slags slipp som skråner opp fra motsatte ender med en flate øverst over midtpartiet. Det ytre fundament er bygget opp av sten, oftest granittblokker rundet av isskruing eller bølgeslag. Oppå er der en slags brolegning av mursten, men mest er det bare skjerver og smulder igjen av murstenene. Og lav og mose gror på ruinen. Oppå det flate midtpartiet er der rester etter en oppmuret ring, 3 meter i tverrmål. Ringene er muret av en slags mørk betong som ikke er betong i vår forstand. Hele fremtoningen kan være 10—16 meter langt, 4—6 meter bred og fra $\frac{1}{2}$ til over $1\frac{1}{2}$ meter høy.



Kart som viser gamle trankokerier langs Vestspitsbergens nordvest-hjørne.

Dette er ruiner av tranovner eller spekkovner. De skriver seg fra hvalfangsttiden på Svalbard i 16- og 1700-årene, gullalderen som fulgte umiddelbart etter landets gjenoppdagelse i 1596. Ovnene ble satt opp på lett tilgjengelige strender, der det var ly for været og havn for skutene. De oppmurede ringene har vært fundamenter for store kobberkjeler. I dem ble hvalspekket kokt ned til olje.

I Virgohamna ligger der tre slike ovnsruiner etter hverandre langs stranden. Den midterste har holdt seg best. — Dette er restene av det gamle Harlinger kokereij, grunnlagt av Frieslendere i 1636.

Over på nordsiden av Danskegattet, på den lange, lave sydøst-tangen av Amsterdamøya, lå det meget omtalte Smeerenburg. Denne hvalfangststasjonen skrev seg helt fra 1617, da amsterdamere og dansker etablerte seg der. Flere kom til, og i 1633 var hele 9 selskaper representert langs stranden, nemlig: Amsterdam, Middelburg, Vlissingen, Danmark, Enkhuizen, Veere, Delft, Hoorn og Rotterdam. Av disse hadde amsterdamerne etablert seg østligst på tangen, der forholdene også i dag er gunstigst både for ankring og landsetting.

Vi fant 7 ruiner av trankokerier i rekke etter hverandre på den lave tangen mellom sjøen i syd og en lagune innenfor i nord. Den østligste var en stor dobbeltovn, der var to oppmurede ringer på den slik at der altså hadde vært plass til to spekkjeler. Nå lå den med hele sin ene halvdel på selve den skrånende strandsanden, og halvparten av ytre ovnsring var vasket bort av sjøen slik at den svarte fyrgangen i ovns indre var blottlagt.

Ved siden av denne ovnen var det mot sjøen vasket fram et hårdt og seigt sandsjikt; sandkornene var kittet sammen av størknet tran- og spekksøl. I denne «spekksandstenen» fant vi trestykker, bordbiter og fliser. Dessuten en hel del rester av sortglinsende hvalbarder, flere bruddstykker av kritt Piper — samt en sko. Alt sammen omtrent fullstendig bevart i størknet tran. En tre hundre år gammel søppelhaug konservert i sitt eget fett.

Omkring år 1700 ble der sett ni, muligens ti trankjelfunda-

menter på Smeerenburg. Siden den tid er altså minst to ruiner skyllet bort av sjøen. —

Lenger nord og lenger øst ligger Birgerbukta syd for Indre Norskøya. En gammel morenetange stikker ut i sjøen nordligst i bukten og danner en ekstra lun vik. På innsiden av morenetangen, mot viken, ligger ruinene av tre enkeltovner som er av en annen form enn de vi så andre steder. De har vært bygget opp av samme slags materialer som de øvrige — granittblokker, ovnssten, sand og karakteristisk mørk «betong». Men selve det ytre fundamentet var sirkulært, og bare én oppgang førte opp til betongringen der trankjelen har stått. Ruinene målte 8 meter tversover ved foten og var nærmere 2 meter høye. — Hvem som bygget disse ovnene og holdt til der, vet man ikke. Kanskje var det biskayere.

På nordsiden av samme morenetangen lå en forholdsvis stor stenruin av noe som antagelig har vært et hus. Og ved siden av så vi restene av en slags vei som var jevnet til mellom moreneblokkene. Veien var mosegrodd og i første øyeblikk ikke så lett å skjelne. Den var godt og vel 2 ½ meter bred, og førte fra ruinene over til innsiden av tangen, til innerst i viken. —

Ytre Norskøya enda lenger nord, gikk i den gamle hvalfangsttiden under navn av Zeeuwsche Uitkyk. Fra toppen av den kunne hvalfangerne holde utkikk og øye med både hval og konkurrenter og isforhold. I en bukt på sydsiden av øya, ut mot Norskøysundet, ligger ruinene av 10 tranovner i rekke langs stranden. De er alle dårlig oppbevart. Vi grov fram en gammel tønne eller avskjæring som lå gjemt i jordsmonnet. Den var tom. Der var i det hele tatt ikke meget å se av den storslagne virksomheten som ble startet der i 1617 av hollendere fra Zeeland. Stillheten er for lenge siden vendt tilbake til Norskøya. På en høyde innenfor og ovenfor ovnsruinene lå 100 gamle graver, hundre avlange opphopninger av grå sten. Ikke alle hvalfangerne kom hjem til Zeeland etter endt sesong.

Det gjorde ikke alle av de andre hvalfangerne heller. Det var hard fangst, og ikke alltid var der enighet mellom de forskjellige nasjoners og selskapers fangstfolk. Både fangsten og stridighetene



Ruiner av gamle spekkovner i Smeerenburg.

kom til å kreve liv. Derfor er der mange graver på Spitsbergen, mange til å være i et så øde land.

Ofte ser de ut som på Ytre Norskøya, en avlang opphopning av sten, helst kantslitte blokker på noe over hodestørrelse. I den ene enden av stenhopen står et kors, to trestykker spikret over hverandre — av og til en treplate med inskripsjon. Som regel står det bare en pinne der korset skulle stå, og på de eldste og fleste har tidens tann og vær og vind gnaget bort hele korset så bare de mørke stenene ligger igjen og markerer graven.

En slik grav kan ligge alene på en pynt, eller der kan være to eller tre ved siden av hverandre. En overvintrer kan ha falt som offer for skjorbuk, noen sjøfarende kan ha lidd skibbrudd på en øde kyst.

Men dessuten finnes det mange virkelige gravplasser, ødslige kirkegårder der gravene ligger tett i tett, og hvor bare kirken mangler. De stikker seg ikke fram i landskapet. Er man uoppmerksom, kan man gå igjennom en slik kirkegård uten å vite hva man har om seg. Men har man engang sett at det er graver, vil man alltid kjenne dem igjen andre steder. De er oftest samlet på en haug eller i en bakkeskråning, ikke nede på flaten. Gravstedet løfter seg over de nærmeste omgivelser.

Disse større gravstedene skriver seg altså også fra hvalfangsttiden, fra 16- og 1700-årene. Om sommeren kunne det være flere tusen mennesker på Svalbard i de dagene. De fleste var hollendere og engelskmenn, men etter hvert også dansker, nordmenn, biskayere, tyskere og andre. Gravstedene er i alminnelighet ikke blitt til etter en enkelt katastrofe, men ved at disse stedene gjennom årrekker ble brukt til begravelseplasser, hver nasjon sine steder, ser det ut til.

På sydsiden av Magdalenefjorden, i Trinityhamna, finnes ruiner av to trankokerier. Og på en bergkolle utenfor som nå kalles Gravneset, ligger en stor gammel gravplass. Den er hovedsakelig engelsk. Ellers er gravstedene på Vestspitsbergens nordvesthjørne mest nederlandske — likesom sporene for øvrig av den gamle virksomheten der.

I Danskegattet, på nordsiden av Danskøya fant vi en mindre gravplass, omkring 30 graver på en liten morenehaug mellom sjøen og et vann innenfor. Det har vært flere graver der tidligere, men de er styrtet ned i stranden og tatt av sjøen, for havet eter seg inn på landet der.

Over på Amsterdamøya, nord for kokeriruinene der, er en stor gravplass. Og på østsiden av Smeerenburgfjorden, på Fuglepynten, talte vi over 100 graver. Mange var tilrotet av frosten, og bare noen hadde en fliset pinne i ene enden. En dystert minnepark med preg av elde og kneblet ensomhet, over mennesker som ble holdt tilbake i en gold naturs nådeløse jerngrep. — —

Etter hvert som fangststasjonene ble bygget ut, ble der behov for vakthold etter at fangstflåten hadde forlatt landet om høsten. Det ble tungvint og etter hvert umulig å frakte alt utstyret sydover igjen etter hver sesong. Mer og mer av redskaper og utrustning ble lagt igjen i stasjonene rundt om på Svalbard. Og hadde fangsten vært uvanlig rik, hendte det at en del av den også måtte lagres på Svalbard vinteren over. Derfor kunne det være store verdier som lå uten tilsyn mellom sesongene. Og det hendte at konkurrerende selskaper stjal fra hverandre.

I 1630 ble 8 engelskmenn etterlatt på Spitsbergen om høsten ved et uhell. Til stor forundring for samtiden døde de ikke. Ved



En av de best bevarte spekkovner.

slit og pågåenhet klarte de seg vinteren igjennom. Med dette i frisk erindring meldte 7 hollendere seg frivillig til overvintring i 1633. Den 30. august ble de etterlatt i Smeerenburg med den utrustning som ble ansett for nødvendig for foretagendet. Lederen var Jacob Seegerz van der Brugge. Han førte omhyggelig dagbok som siden ble trykket. Og gjennom den kan vi følge overvintrerne i deres iherdige forberedelser utover høsten og deres liv ellers fra dag til dag — arbeidet med å skaffe ferskt kjøtt, reinsdyr og bjørn og også rev, ble det viktigste for dem. De kom igjennom vinteren med livet i behold. Og i slutten av mai begynte skipene å innfinne seg igjen.

Om høsten det året var der mange som meldte seg til overvintring. Det så jo ut til å kunne gå bra. Syv ble utvalgt og etterlatt den 11. september 1634 i Smeerenburg, med mat, brensel og annet utstyr. Men det ser ikke ut til at disse har vist samme initiativ som partiet året før. De drog ikke på reinsdyrjakt, og de fant ikke skjorbukgress. Allerede mot slutten av november begynte skjorbukken å vise seg blant dem. Den sjelelige og legemlige motstandskraften sivet ut av dem mens de fra dag til dag håpet på hjelp fra forsynet. Julaften såret de en bjørn, men de var alt blitt for svake til å få livet av den, så det ble fremdeles ingen ferskmat. Den 14. januar døde den første av overvintrerne, og i dagene nærmest etter to til. De gjenlevende så solen på ny den 24. februar. Den 26. skrev de dagbok for siste gang. — Alle var døde da skipene kom tilbake om våren.

243 år senere, i 1878, ankret en hollandsk fregatt ved Smeerenburg. Offiserer og mannskap gikk i land på den ødselige stranden. Der var falt litt sne som smeltet i vannkanten. Men hvor få var ikke sporene etter den flittige virksomheten som hadde utfoldet seg der tidligere! Noen sammensunkne ruiner av trankokerier, biter og skjerver av mursten, noen brukne årer og båtbord, litt råttent tauverk. — Fregatten førte med seg en sten fra Holland. Inne på sletten bygget de den store varden av grå moreneblokker, og på den reiste de stenen fra fedrelandet. Under meddelelsen om oppdagelsen av landet, står der: «Her overvintret 1633—34 Jacob Seegerz og seks andre. Her overvintret og døde 1634—35 Andries Janz fra Middelburg og seks andre.» —

Passasjerflyging over Arktis

Av

Einar Sverre Pedersen.

BAKGRUNNEN

Allerede for 400 år siden var sjøfarerne klar over at snarveien til Japan gikk over Arktis. Men de klarte aldri å finne noen brukbar sjøvei.

Flygingen åpnet imidlertid helt nye perspektiver og ettersom flere av storsirkelrutene mellom de store befolkningssentrene i Nordamerika og Eurasia går over Arktis, var det ganske naturlig at fremsynte menn tok til å interessere seg for disse transarktiske rutene.

I 1909 begynte Roald Amundsen å planlegge en flyging over polhavet, og i 1926 ble denne flyging gjennomført idet luftskipet «Norge» fløy fra Svalbard til Alaska over Nordpolen.

Denne første trans-arktiske flyging har vært av grunnleggende betydning for all senere flyging over Arktis.

Våre fremragende eksperter på polarflygingens område, Hjalmar Riiser-Larsen og Bernt Balchen har i mange år arbeidet for å få satt i gang passasjerflyging over Arktis. Inspirert av disse eksperters fremsynthet tok direktør Per M. Backe høsten 1951 initiativet til den serie prøveflyginger som SAS utførte over polarområdet i årene 1952 til 1954.

Det er gledelig å kunne fastslå at initiativet til de første transarktiske passasjerflygingene var norsk, og det skulle forresten bare mangle. Polarområdene både i nord og syd har jo alltid interessert oss nordmenn mer enn våre skandinaviske naboer. Interes-

sen for og tradisjonene fra polarområdene er derfor kanskje det største norske bidraget i det skandinaviske samarbeidet innen SAS.

I 1947 begynte SAS først å interessere seg for trans-arktisk flyging. Fire Stratocruisere ble bestilt fra Boeingfabrikken i Seattle, og det var meningen at den første av disse skulle utføre en direkteflyging fra Seattle til Stockholm via storsirkelruten over Nord-Canada og Grønland. Hensikten var selvfølgelig å undersøke mulighetene for å drive passasjerflyging over denne rute.

Under forberedelsene til denne flyging fikk jeg i oppdrag å utarbeide detaljerte planer for navigeringen, og jeg var derfor relativt tidlig insatt i de problemene som senere skulle bli så brennende aktuelle.

Senere ble Stratocruiserne solgt til BOAC før SAS overtok dem, så det ble aldri noe av denne prøveflygingen.

Imidlertid var det utført en hel del arbeide i forbindelse med navigasjonen over denne trans-arktiske rute, og navigasjonsproblemene var så interessante at jeg på egen hånd fortsatte å studere dem. Det var jo helt innlysende at passasjerflyging over Arktis i meget nær fremtid ville bli aktuell, og disse studier ble heller ikke gjort forgjeves.

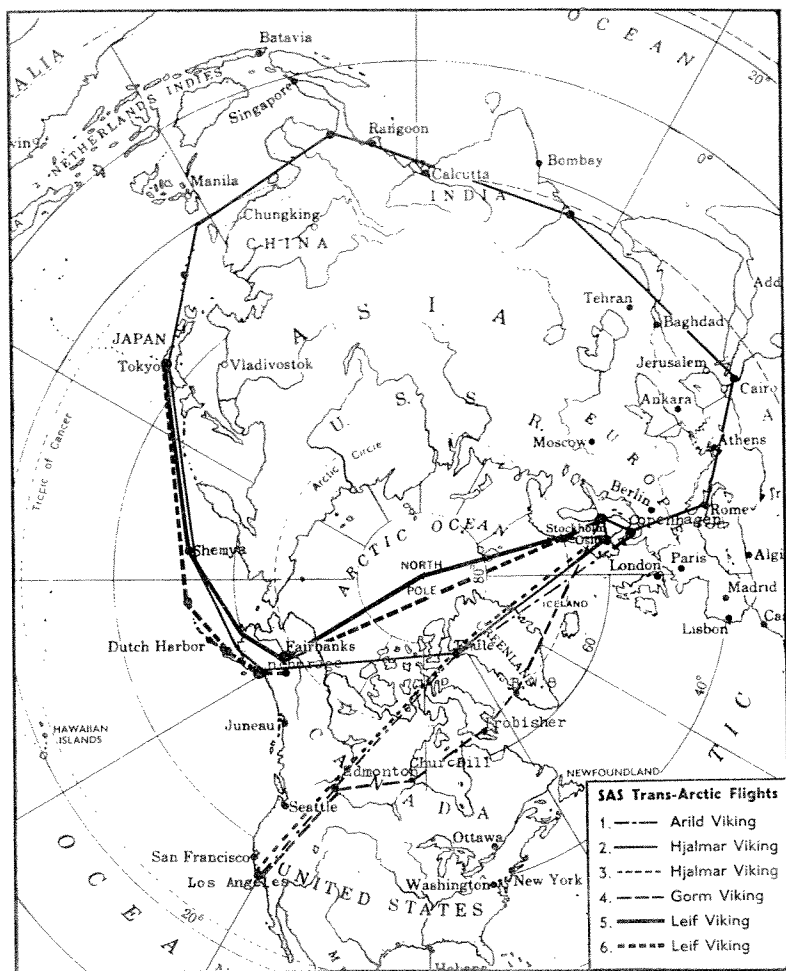
I 1951 besluttet SAS' ledelse at to nye DC-6B skulle flys hjem til Skandinavia fra Los Angeles via Thule på Nordvestgrønland. Den hurtige utbygging av denne meget strategiske flyplass i Arktis hadde plutselig brakt de trans-arktiske flyrutene i brennpunktet.

FORDELENE

Opptil 1952 var det ennå ikke utført noen passasjerflyging over de trans-arktiske rutene, først og fremst på grunn av de store avstandene mellom flyplassene i Europa og Nordamerika. En direkteflyging fra Oslo til Seattle kunne godt utføres med en DC-6B, men den betalende last ville bli meget redusert.

Flytiden Oslo—Seattle ville bli omkring 19 timer, hvilket ligger absolutt på grensen av det en DC-6B kan utføre.

Med ekstra bensintanker ombord ville en slik direkteflyging



Trans-arktiske flygninger utført av SAS.

med passasjerer være fullt gjennomførbar, men det ville selvfølgelig ikke være noe videre økonomisk å fly med sterkt redusert betalende last.

Men i 1952 ble denne situasjon radikalt forandret idet amerikanerne åpnet kjempeflyplassen Thule på Nordvestgrønland.

Det ble nå mulig å dele opp strekningen Oslo—Seattle i to kortere hopp, Oslo—Thule med flytid på omkring 9 timer, og Thule—Seattle med flytid på omkring 10 timer.

På denne måte kunne den betalende last økes så betraktelig at det ville bli økonomisk mulig å drive passasjerflyging over denne rute.

Sammenligner vi nå den totale flytiden Oslo—Seattle på 19 timer med den totale flytiden fra Oslo via New York til Seattle som er 29 timer, så finner vi at vi vinner hele 10 flytimer på å fly den trans-arktiske ruten.

Fra Seattle kan eventuelt ruten forlenges til San Francisco og Los Angeles. Flytiden Oslo—Los Angeles via Thule vil bli omkring 24 timer, som sammenlignet med Oslo—New York—Los Angeles med en flytid på 29 timer gir en tidsvinst på 5 timer.

Rent ruteteknisk sett ville det altså være mest fordelaktig å velge Seattle som utgangspunkt på Amerikas vestkyst.

En annen sak er imidlertid at Seattle ikke har det nødvendige trafikkunderlag for en slik rute, så Los Angeles må nødvendigvis bli det amerikanske utgangspunkt.

En annen trans-arktisk rute som også er av stor interesse er Oslo—Tokio. Storsirkelen mellom Oslo og Tokio går over Sibir og flytiden med en DC-6B blir omkring 22 timer. Denne rute kan også deles opp i to hopp på 11 timer hver, så full betalende last kan transporteres.

Sammenligner vi denne ruten over Sibir med ruten fra Oslo via Roma og Bangkok til Tokio som krever en flytid på 42 timer, så finner vi at tidsvinsten blir hele 20 timer.

Imidlertid tillater russerne ennå ikke utenlandske fly å trafikere over russisk territorium så ruten fra Oslo til Tokio er derfor lagt via Alaska. Dette forårsaker selvfølgelig en betydelig økning i distansen og gir en total flytid på omkring 30 timer. Tidsvinsten

sammenlignet med ruten via Roma og Bangkok blir imidlertid 12 flytimer. At den ikke blir større, skyldes delvis at vi på den trans-arktiske ruten vil ha motvind hele veien fram til Tokio mens vi på den konvensjonelle ruten vil ha medvind hele veien til Tokio.

Flyr vi derimot fra Tokio til Oslo over Arktis, blir flytiden omkring 27 timer, som sammenlignet med den konvensjonelle ruten hvor flytiden Tokio—Bangkok—Oslo er 47 timer, gir en tidsvinst på 20 timer. Medvind på den trans-arktiske ruten og motvind på den konvensjonelle ruten forårsaker denne store tidsvinst.

Fordeelene ved de trans-arktiske rutene er så iøynefallende at en kan ikke annet enn å bli forundret over at det er så få flyselskaper som hittil har vist noen interesse for dem.

PROBLEMENE

De flytekniske problemene ved arktisk flyging er ikke meget forskjellige fra de problemene vi daglig er stillet overfor på Nord-Atlanteren, så det er ingen grunn til å gå nærmere inn på dem her.

Det samme gjelder også for de meteorologiske problemene som stort sett er de samme i Arktis som på Nord-Atlanteren, selv om de kanskje er noe enklere å løse.

De radiotekniske problemene er også de samme som på Nord-Atlanteren hvor man i like høy grad som i Arktis er utsatt for radioblackout og nordlys.

De navigasjonstekniske problemene er derimot så høyst forskjellige fra det vi er vant til på Nord-Atlanteren eller noen andre langdistanse-ruter, at vi skal se nærmere på dem.

Hovedproblemene i navigasjon over Arktis skyldes meridianenes konvergens mot den geografiske pol, isogonernes konvergens mot så vel den magnetiske som den geografiske pol, og sist men ikke minst det magnetiske kompassets ubrukarhet i et meget stort område av Arktis.

Under flyging i nærheten av den geografiske pol vil man som

følge av meridianenes konvergens mot polpunktet stadig skifte rettvise kurs. På 80° N er forandringen i rettvise kurs en grad per 16 nautiske mil i øst-vest komponent, og på 88° N er denne forandring 5 grader per 10 nautiske mil. Det er derfor svært upraktisk å bruke det tradisjonelle retningsbegrepet rettvise nord. Derfor er et syntetisk retningsbegrep innført, nemlig grid nord.

På et kart i polarprojeksjon velges Greenwichmeridianen som standardmeridian for gridsystemet og retningen fra Greenwich forbi Nordpolen og videre langs 180° meridianen kalles grid nord.

Ved å legge inn dette gridsystemet med gridmeridianer parallell med standardmeridianen kommer vi nå bort fra ulempen med meridianenes konvergens mot polpunktet.

Flyets kurs måles nå med hensyn til gridmeridianene, og det antall gridgrader som representerer flyets kurs vil være det samme over hele ruten på kartet.

De to andre problemene med isogonernes konvergens og magnetkompassets ubrukarhet løser vi enda enklere ved simpelthen å la være å bruke magnetkompasset.

Det er nemlig som tidligere nevnt et meget stort område i Arktis hvor det magnetiske kompasset er helt upålitelig. Dette område strekker seg helt fra Hudson's Bay i Canada over den magnetiske og geografiske pol helt fram til nordkysten av Sibir.

I dette område blir magnetkompasset erstattet av en spesielt konstruert retningsgyro. Vi skal se nærmere på denne gyro i forbindelse med forberedelsene til de trans-arktiske flygingene.

Det hviler et stort ansvar på navigatøren som skal arbeide over Arktis. Her er ennå ikke de faste kommersielle trafikkledene utbygget, radionavigasjons-hjelpemidler som Consol, Loran eller Decca finnes ikke og radiofyrene er få og svært langt fra hverandre. Store områder av Arktis er ikke engang kartlagt; dette gjelder da spesielt den nordlige delen av Canada.

Astro er derfor polarnavigatørens beste navigasjons-hjelpemiddel, og ved hjelp av solen, månen, planetene eller stjernene kontrollerer han flyets kurs og bestemmer flyets posisjon.

Som i all kommersiell flyging er det viktigste at flyet når sitt

bestemmelsessted sikkert og hurtig, og det kan bare skje ved omhyggelig planlegging og nøyaktig navigasjon.

Klimatiske forhold nødvendiggjør at man under arktisk flyging må være utstyrt med klær og redningsmateriell slik at passasjerer og mannskap fra et nødlandet fly kan berge livet til redningen kommer. Utsiktene til å komme velberget fra en nødlanding i Arktis er så store at det ville være dumt å innlate seg på arktisk flyging uten perfekt nødutrustning.

Amerikanerne som i dag er de ledende på polarflygingens område takket være Bernt Balchens utrettelige arbeide for å skape interesse for polarflygings-problemene, har fullt ut forstått betydningen av å lære opp flymannskapene til å kunne klare seg etter en nødlanding i Arktis.

Arctic Survival, kunsten å overleve i arktis inngår som et meget viktig fag i alle blivende polarflygeres utdannelse.

Når det gjelder kommersielle fly er ikke faren for nødlanding så stor som man regner med ved militærflyging, men det er enda større grunn til å være godt forberedt dersom uhellet skulle være ute. Flymannskapet vil da ikke bare ha seg selv å tenke på, men også 50—80 passasjerer som er helt fremmede for arktiske forhold.

Redningstjenesten er for øvrig meget godt utbygget i Arktis. Også her har Bernt Balchen øvet stor innflytelse, og det er jo en kjent sak at dersom noen forsvinner i Arktis, er Balchen alltid på pletten og ordner en hurtig redning.

På alle flyplasser i Arktis er det stasjonert redningsavdelinger som disponerer alle former for transportmidler, fra store helikoptere til hundespann.

FORBEREDELSENE

For å få den nødvendige trening i gridflyging utførte jeg sommeren 1952 en hel rekke med gridflyginger over Nord-Atlanteren idet jeg simulerte arktiske forhold, og jeg fant hurtig at gridflyging byr på meget store fordeler også på Nord-Atlanteren. Men jeg fant også ut at standardgyroene som våre fly var utstyrt med, var helt ubrukelige for den nøyaktige navigasjon

som ville forlanges på våre transarktiske flyginger. Følgelig ble det satt i gang undersøkelser for å finne en spesialgyro med presesjon på 2 grader eller mindre per time.

Flyr man på en standard gyro, kan presesjonen ofte komme opp i 15 grader per time eller mere, men dette forhindrer ikke at gyroen kan anvendes for gridflyging forutsatt at forandringen i presesjon er jevn og til samme side hele tiden.

Er derimot presesjonsforandringen ujevn og skifter fra side til side, er gyroen ubrukelig for polarnavigasjon.

Dessverre var det sommeren 1952 umulig å oppdrive en spesialgyro for kommersielt bruk idet alt som ble produsert av spesialgyroer for polarflyging gikk til militære forbrukere.

Jeg måtte derfor forberede meg på å benytte våre standardgyroer på våre trans-arktiske forsøksflyginger.

Imidlertid hendte det noe meget gledelig idet jeg under et opphold i New York ble anmodet om å søke kontakt med en Mr. Hembrough fra Bendix Eclipse Pioneer fabrikken. Mr. Hembrough viste seg å være nettopp den mannen vi hadde mest bruk for. På fantastisk kort tid tryllet han fram Polarpath gyroen som var akkurat det vi hadde vært på jakt etter.

Det ble omgående ordnet en prøveflyging over Nord-Atlanten med Polarpath gyroen installert i en av våre DC-6. Denne prøveflyging overbeviste meg om at vi hadde funnet den rette gyroen for våre trans-arktiske flyginger.

Polarpath gyroen var en spesialgyro med presesjon på bare en grad per time. Den kunne kobles direkte til den automatiske piloten og ved hjelp av en kontrollboks på navigatørens bord var det mulig for navigatøren å bringe flyet inn på den ønskede gridkurs samt å gjøre de nødvendige forandringer av gridkursen uten å koble ut automatpiloten.

Dette viste seg å være en meget praktisk ordning, og under prøveflygingen over Atlanteren rørte ikke piloten styrekontrollene fra gridkursen ble satt i 17 000 fot høyde over New Foundland til vi passerte nordspissen av Irland og kunne gå ned mot Prestwick.

I mere enn 7 timer holdt Polarpath gyroen nøyaktig kurs, og

bortsett fra at navigatøren en gang i timen korrigerer for en grad presesjon, ble det ikke gjort noen kursforandring over hele Atlanteren.

For å være sikker på at gyroen virkelig holdt riktig kurs måtte navigatøren hvert 20. minutt kontrollere flyets kurs ved hjelp av astrokompasset. Samtidig ble en grafisk fremstilling over gyroens presesjon ført for å gi et klart bilde av forandringen i presesjon fra time til time.

På denne måte var det mulig å fly hvor som helst på jordkloden helt uavhengig av det magnetiske kompasset.

Etter en del prøveflyginger over Atlanteren ble det klart for meg at Polarpath gyroen var så pålitelig at SAS trygt kunne gi seg inn på flyginger i området omkring den magnetiske pol også med verdifull passasjerlast.

DEN FØRSTE TRANS-ARKTISKE FLYGING

Tidlig om morgenen den 19. november 1952 lettet Arild Viking fra Los Angeles internasjonale flyplass og satte kurs mot Edmonton i Canada. Og dermed var alle de hektiske forberedelsene endelig slutt, og vi kunne nå konsentrere oss om oppgaven å bringe Arild Viking hurtig og sikkert til Skandinavia.

Til tross for det veldige oppmøte av avisfolk, filmfolk og televisjonsfolk som formelig suget seg fast i våre prominente passasjerer hadde vi allikevel klart å få passasjerene ombord i Los Angeles og komme oss i luften til fastsatt tid.

Og dermed var suksessen sikret, for det å komme av på rett tid var nemlig det vanskeligste ved hele flygingen.

I Edmonton måtte passasjerene på nytt gjennomgå samme prosedyre med presse, radio og televisjon, mens vi på værkontoret fikk de siste ferske opplysninger om været over Arktis.

Flygingen fra Edmonton til Thule var planlagt som en grid-flyging på gyro hele veien. Vi skulle nemlig passere den magnetiske nordpol og følgelig ville våre kompasser være ubrukelige det meste av denne etappen.

Natten var som skapt for astronavigering. Stjerner og planeter

sto krystallklare på den arktiske himmel, og planeten Jupiter som var spesielt strålende, ble vår ledestjerne under ferden. Med hjelp av Jupiter kontrollerte vi kursen hvert 20. minutt. Til tross for den store tekniske utvikling som har foregått på luftnavigasjonens område finnes det ennå ikke noe navigasjonssystem som er påliteligere enn bruken av stjerner, måne og planeter om natten og solen om dagen.

Som ventet ble kompassene ubrukelige idet vi nærmet oss den magnetiske pol, og idet vi passerte denne, svingte kompassene hvileløst fram og tilbake uten å ha noen som helst innstillingsevne. Våre passasjerer skulle selvfølgelig se på dette merkelige skuespillet med kompassene alle sammen, så det ble trangt om plassen på flightdekket for oss som skulle arbeide der. Når de regulære passasjerflygingene setter i gang blir vi nok nødt til å flytte magnetkompassene bakover til passasjerkabinen for å få det nødvendige albuerom.

Radioforholdene var meget gode, og vi hadde hele tiden forbindelse med Edmonton og Thule.

Omtrent en halv time før vi kom fram til Thule kunne vi i den krystallklare luften se lysene fra noe som lignet en storby oppe i polarødet.

Idet vi passerte inn over Thule fikk vi beskjed om å vente til to amerikanske transportfly hadde landet, hvilket ga oss inntrykket av at det var en sterkt trafikkert flyplass vi var kommet til.

Vår landing lot til å være dagens begivenhet som hadde samlet en forbausende stor menneskemasse. Men skuffelsen var stor blant Thules befolkning over at vi ikke hadde noen vakker flyvertinne med. Vi lovet selvfølgelig å ta en flyvertinne med neste gang.

Da innlandsisen var omkring 10 000 fot høy langs vår rute videre til København, måtte vi starte vestover fra Thule og klatre til 10 000 fot på vestlig kurs før vi endelig satte kurs for København og klatret opp til 17 000 fot.

Fra Thule til Jan Mayen fløy vi også gridkurs på Polarpath gyroen. Hittil hadde vi fløyet i mørke, men idet vi passerte østkysten av Grønland, lysnet det såpass at våre passasjerer fikk se

det imponerende fjordlandskapet som er noe av det vakreste på jorden. Så fløy vi ut over drivisen og langt borte dukket Beerenbergs vulkankjegle opp som et eventyrslott i den trolske belysningen. Forat passasjerene skulle få et godt inntrykk av Jan Mayen tok vi like godt en runde rundt Beerenberg, Norges tredje høyeste fjell. Mellom Jan Mayen og Norskekysten fløy vi inn i et dypt lavtrykk med dårlig vær og kraftig motvind. Det var første gang på turen at vi var inne i skyer. Samtidig fikk vi et telegram om at København, Oslo og Stockholm alle var stengt grunnet dårlig vær, så vi måtte være forberedt på å gå til Hamburg.

Over København fikk vi imidlertid beskjed om å vente til alle fly fra Europa hadde landet og så ble det endelig vår tur.

28 timer etter starten fra det solfylte California landet vi i tåke og sludd på Kastrup. Den totale flytiden ble 24 timer 7 min.

Mottagelsen i København var helt overveldende, og vi ble plutselig klar over at hele verdens oppmerksomhet en kort stund hadde vært rettet mot oss som uten å ane noe hadde utført vårt rutinemessige arbeide i luften over Arktis.

Foruten å være den første trans-arktiske passasjerflyging var også dette den første trans-arktiske flyging som er utført i vinterhalvåret.

Det var en spesiell glede for Arild Vikings mannskap å ha med polarflygingens veteraner Hjalmar Rüiser-Larsen og Bernt Balchen på denne luftfartshistoriske flygingen.

DEN ANNEN TRANS-ARKTISKE FLYGING

Den 5. desember 1952 var vi igjen på vingene fra Los Angeles mot Thule. Denne gangen skulle vi fly fra Thule til Oslo, og flyet het Hjalmar Viking.

Allerede før starten fra Los Angeles merket vi at trans-arktisk passasjerflyging nå var blitt alment akseptert. Folk på flyplassen i Los Angeles så ikke det minste forundret ut da det ble annonsert over høyttaleren at SAS nå var klar til å starte med Thule, Grønland og Oslo, Norge, som mål.

Denne flyging ble stort sett en gjentakelse av den foregående. Været var ideelt, og vi hadde fin medvind så vi satte ny rekord Los Angeles—Skandinavia med en flytid på 21 timer og 10 min. I likhet med foregående tur gikk navigeringen fint og Polarpath gyroen innfridde alle forventninger.

Men dårlige radioforhold er noe man må regne med fra tid til heter med radioforbindelsen. I et par timer var vi uten radioforbindelse med andre stasjoner enn de som lå langs ruten, og da disse stasjoner ikke hadde forbindelse med ytterverdenen, begynte en viss engstelse for oss å gjøre seg gjeldende i Skandinavia.

Men dårlige radioforhold er noe man må regne med fra tid til annen over Arktis like så vel som på Nord-Atlanteren. Er bare alle instanser oppmerksom på at man flyr under en periode med radio-blackout så skulle det ikke finnes noen som helst grunn til engstelse.

På Gardermoen ble vi mottatt av direktør Riiser-Larsen som med rette var stolt over at Hjalmar Viking var oppkalt etter ham. Ingen har vel gjort en større innsats på polarflygingens og polarnavigasjonens område både i nord og i syd enn nettopp Hjalmar Riiser-Larsen.

DEN TREDJE TRANS-ARKTISKE FLYGING

Hadde den annen trans-arktiske flyging med Hjalmar Viking bare vært en ren rutineflyging i Arild Vikings spor, så ble i hvert fall den tredje trans-arktiske passasjerflyging noe ganske annet. Også denne gang var det Hjalmar Viking som skulle bære oss over Arktis. Men denne gangen skulle vi åpne Nordvestpassasjen gjennom luften til Østen, antagelig den største oppgave som norsk luftfart har vært stillet overfor.

Flygingen skulle foregå i fullt dagslys over Arktis.

For piloter og passasjerer betyr flyging i dagslys store fordeler, men for navigatøren betyr det at han bare har solen å basere sin navigasjon på. I vintermørke kan navigatøren vrake og velge blant stjerner og planeter når han skal gjøre sin posisjonsbestem-

melse; han trenger nemlig minst to astro-posisjonslinjer for å få en god posisjonsbestemmelse.

Men i dagslys får man ved hjelp av solen bare en posisjonslinje. Enkelte dager hver måned kan riktignok også månen benyttes, men flygingen til Tokio skulle foregå akkurat i den tiden da månen ikke var brukbar.

For å være helt sikker på at alt var i orden gjorde jeg en grid-flyging over Nord-Atlanteren med Hjalmar Viking og kontrollerte at Polarpath gyroen virket perfekt.

Den 23. mai 1953 startet vi fra Gardermoen med 40 passasjerer som skulle til Korea for å tjenstegjøre ved det norske felthospitalet der.

Forsvarsdepartementet og Sjefen for Luftforsvaret fortjener all ære fordi de ga norsk luftfart en slik enestående sjanse til å vise hva den er god for.

Bortsett fra kraftig motvind hadde vi en fin tur til Thule, og det var selvfølgelig en begivenhet for noen og hver å få se Grønland i tverrsnitt. Det norske værskipet Polarfront og radiostasjonene på Jan Mayen og i Myggbukta ydet oss meget verdifull assistanse på denne etappen.

Fra Thule gikk så ferden fram over «nytt land» mot Alaska. Navigeringen var selvfølgelig meget interessant fordi vi fløy tvers gjennom hele det området hvor magnetkompasset er helt ubrukelig. Men vi navigerte like sikkert uten kompass ved hjelp av var utmerkete Polarpath gyro som holdt flyet på en mere nøyaktig kurs enn noe kompass under magnetisk normale forhold ville kunne klare.

Ved Herschell-øya passerte vi inn over det amerikanske fastland som planlagt, og etter en uhyre interessant tur tvers over hele Alaska landet vi i Anchorage.

Neste dag fortsatte vi til Shemya ytterst i Aleutene, og uten å kaste bort for meget tid på denne forblåste øya, tok vi fatt på siste etappe til Tokio.

Akkurat på minuttet etter tidtabellen landet vi på Haneda flyplass utenfor Tokio, og dermed var den første praktiske utnyttelse av Nordvestpassasjen et faktum.

Alt hadde gått som planlagt, og den nødutrustning vi hadde med oss var det heldigvis ikke blitt bruk for.

Flytiden Oslo—Tokio ble 34 timer og 53 min.

Fra Tokio fortsatte Hjalmar Viking via Bangkok og Roma til Stockholm.

Flytiden fra Tokio til Stockholm ble 46 timer og 49 min.

DEN FJERDE TRANS-ARKTISKE FLYGINGEN

Da SAS endelig fikk klar beskjed fra amerikanerne om at Thule foreløpig ikke ville bli åpnet for regulær kommersiell trafikk, men at BW-8 (Søndre Strømfjord) på vestkysten av Grønland ville bli stillet til vår disposisjon, var det helt naturlig å gjøre en ny prøveflyging fra Los Angeles via BW-8 til Skandinavia.

I motsetning til de to tidligere trans-arktiske flygingene fra Los Angeles til Skandinavia hvor vi hadde fløyet i ett strekk med minimum mellomlandinger, så skulle denne fjerde turen over Arktis planlegges med en del mellomlandinger på flyplasser som kunne være av interesse som alternative landingsplasser på den fremtidige ruten.

Den 22. januar 1954 fløy vi fra Los Angeles mot Calgary, Canada, med Gorm Viking. Calgary er den viktigste alternativplassen for Edmonton så vi hadde stor interesse av å se nærmere på den. Etter en kort stopp i Calgary fortsatte vi til Edmonton hvor vi gjorde et opphold på et døgn.

Edmonton er jo av mange grunner en meget interessant by, innfallsporten til det nordlige Canada og Alaska med alt som det innebærer, og dessuten et blomstrende oljesentrum.

Men det som interesserte oss mest var det faktum at Edmontons meteorologiske kontor er samlingssentrum for alle værstasjoner i hele Arktis. Det finnes følgelig ikke noe sted i verden hvor man har så god greie på været over Arktisk som nettopp Edmonton. Et fremstøt av meget kald arktisk luft lammet i øyeblikket hele Canada, og i Edmonton var temperaturen ca. $\div 40^{\circ}$ C.

En sur nordavind gjorde også sitt til at alle opphold utendørs ble meget kortvarige.

Fra Edmonton fløy vi over Nord-Canada til Churchill ved Hudson's Bay. Churchill er berømt for å være en svinekald plass, og vi ble på ingen måte skuffet. Her var det litt kaldere enn i Edmonton og nordavinden blåste om mulig enda surere.

Våre flymekanikere som måtte fylle bensin og olje fikk sannelig føle hva det vil si å arbeide utendørs under arktiske forhold. Og enda ligger Churchill like langt syd som Stavanger.

Neste anløpssted var Frobisher Bay på Baffins øy som slo alle rekorder med hensyn til kulde og bitende vind. Men flyplassen var bra og folkene der var veldig hyggelige og glade over å få besøk. De ble imidlertid fornærmet da vi ikke tok imot innbydelsen til å spise frokost med dem. Men hadde vi gjort det, hadde vi kanskje blitt der for godt, for våre motorer begynte nå å bli vanskelige å starte.

BW-8 innerst i den lange og vakre Søndre Strømfjorden på Vest-Grønland var neste stopp. Denne plassen kjente vi godt fra atskillige charterflyginger for Grønlandsdepartementet, så oppholdet der ble meget kortvarig.

Siste etappe, BW-8 til Stockholm, var som å kjøre på hjemmebane, men det var som vanlig her vi fløy inn i det første uværet på hele turen. Mellom Island og norskekysten lå nemlig et dypt lavtrykk.

Tidlig om morgenen den 25. januar landet vi på Bromma etter å ha brukt en samlet flytid på 24 timer og 13 min. fra Los Angeles.

Navigasjonen over størstedelen av ruten foregikk ved hjelp av Polarpath gyroen som igjen viste sin store nøyaktighet ved å holde snorrett kurs hele veien.

Mens de tidligere tre flyginger først og fremst hadde vært en prøve på navigatørenes dyktighet ble denne turen i aller høyeste grad en prøve på mekanikernes dyktighet. Og denne prøven klarte de med glans og godt humør selv om kulden til sine tider bet godt i nesen under bensinfillingen.

DEN FEMTE TRANS-ARKTISKE FLYGINGEN

Den 24. mai temmelig nøyaktig på årsdagen for åpningen av Nordvestpassasjen gjennom luften til Japan, var vi igjen på vingene med kurs for Tokio.

Det var Leif Viking, oppkalt etter Amerikas oppdager, som denne gang skulle bære SAS-fargene over polhavet.

På Fornebu hentet vi vår last bestående av 35 mann som skulle tjenestegjøre ved det norske felthospitalet i Korea, samt en liten delegasjon på fire mann fra SAS' ledelse med direktør Per M. Backe i spissen.

Etter en vidunderlig vakker tur langs nordlandskysten landet vi i Bodø, etter min mening Norges viktigste flyplass, idet den er Europas innfallsport ikke bare fra Arktis, men også fra Alaska og Orienten. Da vi allerede hadde fått en glimrende vær-briefing av statsmeteorolog Dannevik over været i Arktis før starten fra Fornebu, så var det ikke meget nytt å tillegge i Bodø. Alt så meget lovende ut, og vi besluttet å legge ruten over den geografiske nordpol som en spesiell attraksjon for våre passasjerer.

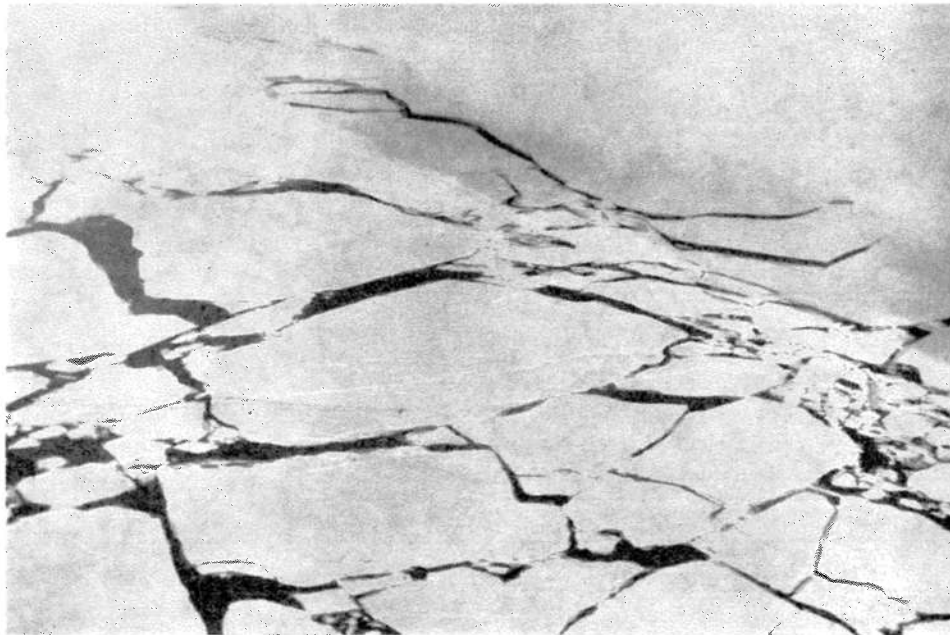
Riktignok forlenget vi dermed strekningen Bodø—Fairbanks med ca. 40 nautiske mil, men vindene var så gunstige langs denne ruten at vi ikke regnet med å tape noe tid på det.

Med toppfulle bensintanker startet vi fra Bodø og satte kurs mot nord.

Avstanden mellom Bodø og Fairbanks over Nordpolen er ca. 2880 nautiske mil og derav går ca. 2000 nautiske mil over det isdekte polhavet.

Selv om vi kunne fly på det magnetiske kompasset temmelig langt nordover, så foretrakk jeg å gå over til gridflyging på Polarpath gyroen helt fra starten. Derved fikk jeg en del ekstra tid til å bestemme gyroens presisjon før vi omsider kom inn i det området hvor den jordmagnetiske horisontalkomponent er for svak til å gi magnetkompass-nålen den nødvendige retningskraft.

Da vi fløy inn i dette området, var derfor Polarpath gyroen fint trimmet.



Nordpolen.

I strålende vær passerte vi over Svalbard hvor Isfjord radio og Ny Ålesund radio ga oss god hjelp.

Men vi var ikke før kommet ut over polhavet, før peilesignalene ble så svake at vi ikke lenger kunne bruke dem.

Vi hadde nå bare solen og driftsiktet å stole på de neste 2000 nautiske mil.

Forholdene var imidlertid helt ideelle så vi hadde overhodet ingen vanskeligheter med å finne Nordpolen til fastsatt tid.

Isen som vi fløy over var hele tiden temmelig slakk med svære råker på kryss og tvers som av og til videt seg ut til rene innsjøer. Dessverre fløy vi litt for høyt til å kunne observere noe slags dyreliv på polarisen.

Hele flygingen over polhavet fortonet seg derfor temmelig ensformig for alle unntagen navigatørene, som til gjengjeld hadde hendene fulle med å bestemme flyets posisjon, hastighet og drift over isen samt gyroens presisjon, hver halvtime.

Over Nordpolen ble tradisjonen tro SAS-flagget med de tre nasjoners symboler kastet ned av direktør Per M. Backe.

Jeg kunne ikke la være å tenke på alt det slit tidligere tiders polarfarere hadde gått gjennom for å prøve å nå dette forgjettede mål som på ingen måte skilte seg noe nevneverdig ut fra det om-liggende ishav. Tankene gikk uvilkårlig til Roald Amundsen som først hadde funnet veien over polhavet fra kontinent til kontinent. For 28 år siden la Roald Amundsen det grunnlaget for trans-arktisk flyging som vi nå bygget videre på, og det var jo kledelig at det skulle bli et norsk passasjerfly som bar den første passasjerlast over Nordpolen. Det kunne altfor lett ha blitt en av de store luftfartsnasjonene som hadde påtatt seg oppgaven å utføre alt pionerarbeidet over Arktis.

Havområdet mellom Nordpolen og Alaska burde jo hete Roald Amundsens hav. Både Barents og Beaufort har fått sine hav her oppe, hvorfor skulle da ikke Amundsen også få sitt hav her. Riktignok har han fått et havområde oppkalt etter seg nede i Sydishavet. Det hadde jo faktisk vært mere logisk om en del av det antarktiske kontinent ble kalt Amundsens land.

Time etter time fløy vi over de uendelige ismassene inntil vi endelig passerte inn over Barter-øya, 12 timer og 40 min. etter starten fra Bodø. Det var en sann hvile for øynene å betrakte de knivskarpe fjellformasjonene i den vidunderlig vakre Brooks Range etter å ha stirret ut over bare flat drivis i nesten 10 timer.

Fjellrekke etter fjellrekke dukket opp og ble passert inntil landet etter hvert gikk over i bølgende skogslandskap, og så var vi med ett over Fairbanks.

Det umulige var blitt mulig, den første passasjerlast var fraktet over polhavet fra Europa til Nord-Amerika, sikkert og trygt uten noen sensasjoner, i løpet av 14 timer og 17 min.

Mottagelsen i Fairbanks var overveldende, men oppholdet ble dessverre altfor kort.

Etter en god natts søvn gikk ferden videre til Shemya i Aleutene. Som vanlig var det surt vær derute med tåke og regn, så vi gjorde oppholdet kort og var snart på vingene med kurs sørvest over Stillehavet til Tokio.

Helt siden vi startet fra Norge hadde vi fløyet i solskinn, men nå ble det plutselig svart natt inntil millioner av små lys med



Over Brooks Range, Nord-Alaska. I disse fjellene var det for øvrig at Helge Ingstad oppholdt seg hos en fjelleskimostamme vinteren 1949—50.

ett brøt gjennom nattemørket og fortalte at vi var over Tokio.

Vi landet som vanlig på tidtabellen med en total flytid fra Oslo til Tokio på 33 timer og 55 min.

DEN SJETTE TRANS-ARKTISKE FLYGING

I motsetning til Hjalmar Viking som hadde fortsatt jorden rundt etter å ha fløyet fra Oslo til Tokio via Nordvestpassasjen i mai 1953, så skulle Leif Viking legge også hjemveien over Arktis.

I Tokio tok vi ombord fire tonn kikkerter og kameraer som skulle til Sverige, og så bar det av gårde nordover igjen.

Hensikten med å legge hjemflygingen denne vei var først og fremst den at vi nå skulle få sjansen til å besøke en del flyplasser som kunne bli aktuelle som alternativplasser langs ruten. Når man har betalende passasjerer ombord, er det ikke så populært å forlenge reisetiden ved å gjøre en hel del landinger på flyplasser langs ruten, men nå hadde vi altså optiske instrumenter som last, så det passet bra å gjøre en del avstikkere.

Etter å ha krysset Stillehavet landet vi på Adak i Aleutene som er alternativplass for Shemya.

Vi som hadde vært stasjonert på Shetlandsøyene under siste krig følte oss riktig hjemme her hvor lave Nissenhytter og gulbrune myrer med visst gress var alt som fantes utenfor flyplassen. Men folk var glade og hyggelige her, og vi ble invitert på frokost i Marinens messe. Adak er nemlig den amerikanske marines viktigste støttepunkt i Aleutene, og harde kamper ble utkjempet her under siste krig. Japaneserne var jo på god vei til å ta Alaska i krigens første fase.

Neste stopp var Cold Bay på Alaska-halvøya. Iskald vind blåste inn fra Berings hav så stedet svarte fullt ut til navnet sitt. Men når karene på stedet begynte å prate om jakt på ulv og bjørn, ble Cold Bay med ett forvandlet til et meget tiltalende sted. I fjellene her lever nemlig den brune Alaska-bjørnen, verdens største landrovdyr. General Doolittle var på bjørnejakt her for tiden, og det var ikke fritt for at noen og hver følte en brennende lyst til å dra til fjells på jakt.

Men som vanlig måtte vi videre, stadig videre, slik er det alltid i flygingen nå til dags. Flyging er jo et meget tiltalende yrke, fordi man får slik enestående sjanse til å se seg rundt i verden, men utviklingen går nå den veien at man tilbringer mer og mer tid i luften og mindre og mindre tid på jorden. Heldigvis skal passasjerene ned av og til fremdeles.

Fra Cold Bay gikk ferden videre til Anchorage hvor vi skulle overnatte. På flyplassen her ble vi møtt av den samme hyggelige flokken av nordmenn som også hadde tatt imot Hjalmar Viking i 1953. Gjensynet ble meget hjertelig og invitasjonene veltet inn over oss, men vi skuffet alle ved å gå rett til køys for å være godt uthvilt til neste etappe.

Neste morgen fortsatte vi videre over den ville Alaska-fjellkjeden opp til Big Delta, alternativplassen for Fairbanks. Også her ble vi meget hyggelig mottatt av offiserer fra U. S. Army, men oppholdet ble meget kort fordi vi måtte videre til Fairbanks og gjøre de siste forberedelsene for flygingen over polhavet.

På Ladd flyplass ved Fairbanks fant vi ut at værforholdene lå

så gunstig til at vi kunne planlegge en direkteflyging til Stockholm i 15 000 fots høyde og antagelig få medvind hele veien over polhavet. Etter starten fra Fairbanks snek vi oss over Brooks Range før vi krysset nordkysten av Alaska ved den lille flyplassen på Barterøya. Så ga vi oss i kast med polhavet for annen gang i løpet av en uke. 2000 nautiske mil med isdekket hav lå foran oss på nytt, men været var strålende og solen var oppe hele tiden så alt lå fint til rette for en flott tur.

Radiostasjonene på de kanadiske øyene som vi hadde hapt å få radiopeilinger fra ga ikke en lyd fra seg, så vi var igjen helt henvist til å navigere ved hjelp av solen og driftsiktet.

Magnetkompassene ble meget dårlige straks vi kom ut over polhavet, men vi koblet straks inn vår velprøvede Polarpath gyro som så hele tiden kontrollerte den automatiske piloten.

Time etter time fløy vi fram over drivis og atter drivis. Vi passerte over det området mellom Ellesmere-land og Nordpolen hvor Peary mente han hadde sett land som han kalte Crocker Land, og i akkurat samme området hvor den ulykkelige Dr. Cook påsto at han hadde sett en stor øy som han kalte Bradley Land.

Til tross for at vi anstrengte oss til det ytterste for å prøve å oppdage land her, så kunne vi ikke få det til å bli annet enn drivis, selv med vår beste vilje.

Vi fløy også over stedet hvor russerne i 1937—38 mente de så Fata Morgana-øyene, men heller ikke her fant vi antydning til land, og dermed forsvant vår siste sjanse til å få satt SAS-land på kartet. Etter å ha passert Peary Land fikk vi kontakt med Isfjord radio og Bjørnøya radio som begge ga oss meget verdifull hjelp.

12 timer og 25 min. etter starten fra Fairbanks fløy vi inn over Bodø som var stengt på grunn av tåke og lavt skydekke, og to timer og tolv minutter senere landet vi på Bromma i strålende sommervær. På nytt var det umulige blitt mulig og alle tvil om Nordvestpassasjens fremtid som handelsvei var dermed ryddet av veien en gang for alle.

Slik er flygingens natur: de kloke og forsiktige får aldri rett, de som vil vente, kommer alltid for sent og det mest absurde blir

ofte det mest logiske. I flygingens korte historie finner vi hundrevis av eksempler på dette. Og stormløpet må fortsette til den siste skanse faller. I dag er polhavet erobret for luftfarten, om fem år står Antarktis for tur. Et vanvittig prosjekt selvfølgelig, det er alle enige om i dag, men at det kommer til å bli gjennomført, det er helt sikkert. Og når jetlinerne om få år flyr over Antarktis mellom Syd-Afrika og New Zealand eller Syd-Amerika og Australia, da visste selvfølgelig alle at det kom til å gå slik.

ERFARINGENE

På det flytekniske området har kaptein Poul Jensen som var sjefspilot på de tre trans-arktiske flygingene fra Los Angeles til Skandinavia, og kaptein Michael Aschim som var sjefspilot på de tre flygingene over Nordvestpassasjen, begge høstet rike erfaringer. Innflygingsforholdene på en rekke arktiske flyplasser er blitt omhyggelig studert og alle hjelpemidler for landing i dårlig vær er blitt prøvet.

Det har vist seg at alt ligger godt til rette for regulære flyruter, og alle erfaringer på det flytekniske området vil selvfølgelig komme godt med når nye piloter skal sjekkes ut på SAS's fremtidige arktiske ruter.

De mest verdifulle erfaringer har vi imidlertid høstet på det navigasjonstekniske området. Selv om RAF, RCAF og USAF etter siste krig har utført en mengde flyginger over Arktis, så var det ikke mulig for SAS å basere seg helt og holdent på militære navigasjonsmetoder. En av årsakene til dette var selvfølgelig at militære fly som opererer over polarområdet alltid er utstyrt med radar, et ypperlig navigasjonshjelpemiddel som vi måtte klare oss uten. Vi var derfor henvist til å utarbeide våre egne navigasjonsmetoder helt uavhengig av militære erfaringer og takket være Bendix Eclipse Pioneer-fabrikken som stilte Polarpath gyroen til vår disposisjon lyktes dette meget bra, og jeg tror at vi har kommet fram til bedre navigasjonsmetoder enn de som hittil har blitt brukt i Arktis.

USAF har også vært meget imøtekommende og stilt alle opplysninger om navigasjon over polarområdet til vår rådighet. På den første turen fra Los Angeles sendte de endog med oss en av sine mest erfarne polarnavigatører, Captein James O'Shea, som observatør og teknisk rådgiver.

Etter at de to første trans-arktiske flygingene fra Los Angeles til Skandinavia var gjennomført ble jeg vinteren 1953 innbudt til å studere polarnavigasjon hos USAF. Jeg gikk igjennom deres Polar Navigation School og fikk dessuten fly ti turer som navigatør på amerikanske fly over Arktis. På denne måte fikk jeg en glimrende anledning til å sammenligne de navigasjonsmetoder vi var kommet fram til i SAS med de metodene USAF brukte over Arktis.

Takket være den store forståelse SAS's ledelse har hatt for betydningen av at navigasjonsproblemene i Arktis blir løst på en tilfredsstillende måte, fikk jeg tjenestegjøre som navigatør på samtlige trans-arktiske flyginger. Dette ga meg en enestående sjanse til å utnytte erfaringene fra de første turene ved planleggingen og utførelsen av de senere og derved komme fram til metoder som jeg med all sikkerhet visste ville være praktiske. Når jeg nå med de seks vellykkede trans-arktiske flygingene som bakgrunn ser på løsningen av problemene, så tror jeg at alle problemene i forbindelse med polarnavigasjonen nå er løst på tilfredsstillende måte.

Med de erfaringer vi nå har fått i polarnavigasjon kan SAS trygt starte trans-arktisk passasjerflyging både til Amerikas vestkyst og Japan.

Værforholdene over Arktis har vist seg å være meget bedre enn vi turde håpe på. Spesielt i vinterhalvåret er forholdene helt ideelle for trans-arktisk flyging da man alltid kan regne med å fly over alt dårlig vær. Av og til kan selvfølgelig enkelte av flyplassene være stengt grunnet jordfokk som reduserer sikten til over bakken så meget at en landing er umulig å utføre.

Imidlertid har vi alltid alternativ-flyplasser å gå til, så dette behøver ikke være noe alvorlig problem.

I sommerhalvåret har vi også funnet at værforholdene er bedre

enn vi hadde regnet med, men på grunn av åpent vann er det på denne årstid meget tåke, spesielt på vestkysten av Grønland.

Dette forårsaker at Thule som ligger helt ute ved kysten ofte er stengt på grunn av havtåken. BW-8 derimot, som ligger inne i bunnen av den 90 nautiske mil lange Søndre Strømfjorden er alltid åpen da havtåken ikke driver så langt inn over land.

Stort sett regner vi derfor med å kunne holde en meget bra regularitet på de trans-arktiske rutene.

For passasjerer som har lett for å bli luftsyke er de trans-arktiske rutene ideelle. Så lenge man befinner seg i arktisk luft, vil det ikke være noen turbulens i det hele tatt.

Under Hjalmar Vikings flyging rundt jorden i mai 1953 fikk vi et godt inntrykk av hvor meget behageligere det var å fly over Arktis til Tokio, fremfor å fly fra Tokio via Bangkok til Skandinavia. Mens luften var helt stille hele veien fra Oslo til Tokio så kom vi inn i noen voldsomme tropiske uvær på veien fra Tokio til Roma. Det ubehagelige med disse tropiske uværene er at de strekker seg så høyt opp at det ikke finnes noen muligheter for å gå over dem med de flytyper som i dag er i bruk.

Kort sagt, rutene over Arktis byr på alle fordeler for passasjerene.

Det har vist seg at radioforholdene over Arktis vil skaffe oss en del av de samme problemene som vi har på Nord-Atlanteren når vi flyr den nordlige ruten over Island og Grønland.

Magnetiske uvær forårsaker stadig radioblackout, og i øyeblikket har vi ingen muligheter for å holde god radiokontakt med fjernere stasjoner under disse spesielle forhold.

Nå kan man imidlertid forutsi når perioder med radioblackout vil inntreffe i god tid i forveien, så det skulle da ikke være noen grunn til engstelse om flyet ikke har kontakt med omverdenen i et par timer.

Skal man drive regulær passasjerflyging over Arktis, er det også viktig å undersøke om det finnes muligheter for å innkvartere passasjerene på de flyplassene man lander på i Arktis dersom dårlig vær eller tekniske feil skulle forårsake forsinkelser. Selvfølgelig kan man ikke regne med de samme bekvemmeligheter som i Los

Angeles eller Tokio, men det har vist seg at for de aller fleste flyplassenes vedkommende lar det seg gjøre å få innkvartert 50 passasjerer i kortere tid.

Med tiden vil det selvfølgelig bli bygget spesielle hoteller for dette øyemed i likhet med de som allerede finnes i Keflavik på Island og BW-1 på Grønland.

For øvrig er jeg sikker på at disse fremtidige hotellene i Arktis vil bli meget populære turist- og rekreasjonssteder. Arktisk luft har nemlig en meget god innflytelse på mennesker med dårlige nerver og høyt blodtrykk, så mange vil nok søke bot for disse sivilisasjonens plager oppe i de arktiske oasene.

Å fly over Atlanteren som passasjer er temmelig ensformig selv om perfekt servis ombord delvis kan bryte denne ensformigheten. Her skiller imidlertid de trans-arktiske rutene seg skarpt fra de trans-atlantiske. En sommernatt fra vestkysten av Amerika til Skandinavia over Arktis ombord i SAS's Hjalmar Viking er en turistattraksjon av rang. I midnattsol får passasjerene se Nord-Canadas skoger og tundra, Grønlands fjorder og innlandsis og Islands jøkler, noe som sikkert vil interessere selv de mest kresne turister.

Også vintertid vil denne ruten ha sin store sjarm. I det trolske nordlyset vil turistene få se Arktis' rette ansikt, iskaldt men vidunderlig vakkert.

Den som engang har vært i Arktis, vil alltid lengte tilbake dit, og det er selvfølgelig noe som flyselskapene vil forstå å utnytte.

KONKLUSJON

SAS's flyginger over Arktis er bare en fortsettelse av de store sjøfarernes utrettelige kamp for å finne *Nordvestpassasjen*. Der hvor sjøfarerne støtte mot Bøygen i form av is, kulde og skjorbuk har også vi støtt mot en Bøyg.

Militære og luftfartspolitiske hensyn har lagt store hindringer i veien for åpningen av regulær passasjertrafikk over Arktis. Thule som i dag innehar en absolutt nøkkelposisjon i trans-arktisk passasjerflyging holdes av meget forståelige militære hensyn lukket for

regulær passasjerflyging. Over BW-8 kan ruten til Amerikas vestkyst fremdeles bli like tidsbesparende, men meget av sjarmen er tapt ved at den går temmelig langt syd.

Når det gjelder Nordvestpassasjen til Japan har vi jo demonstrert at det finnes andre alternativer, selv om ruten over Thule i dag er den mest økonomiske. Bodø flyplass vil i de nærmeste arene fremover bli en sann perle i SAS kjede av arktiske flyplasser, og ruten fra Bodø til Fairbanks vil i aller høyeste grad bli en polarrute.

En flyplass på Svalbard ville i dag selvfølgelig være en kolossal hjelp under luftfartens forsøk på å erobre polhavet for fredelig passasjertrafikk. Det er jo bare et tidsspørsmål når denne flyplassen kommer. En gang må jo middelalderen ta slutt på Svalbard også, slik at grubesamfunnene der oppe kan få regulær forbindelse med omverdenen året rundt.

Rent luftfartspolitisk sett vil en kommersiell flyplass på Svalbard gi Norge og dermed SAS uanede muligheter når det gjelder bilaterale luftfartsavtaler.

I nær fremtid når SAS får fly med lengre rekkevidde, vil vi bli i stand til å fly Oslo—Tokio i to hopp, bare med mellomlanding i Fairbanks. Thule kommer derved til å spille den samme rolle som Gander på New Foundland i dag gjør på ruten over Nord-Atlanteren.

Det pionerarbeidet som SAS har lagt ned for å åpne de transpolare rutene har vært mektig verdifullt. Vi har vist verden at passasjerflyging over Arktis ikke bare lar seg gjennomføre med stor sikkerhet, men også at det byr på store fordeler.

I dag står vi på terskelen til en ny tidsepoke med kolossal virksomhet i Arktis, og jo før vi innser det, desto hurtigere vil vi kunne dra fordel av denne utviklingen.

Geografisk sett ligger Skandinavia, og da spesielt Norge, glimrende til når det gjelder trafikkflyging over Arktis.

Denne gunstige beliggenhet må vi hurtigst mulig utnytte, ellers blir vi snart trengt i bakgrunnen av de store luftfartsnasjonene. Det er derfor ikke mere enn rimelig at SAS går i spissen når det gjelder passasjerflyging over fremtidens handelsveier.

Norske ishavsskipper

En norsk ishavsskipper har det ikke med å gjøre blest om sitt navn. Slitet og kampen mot storm og is tar han som noe dagligdags, enda det mangen gang står om livet. Skuter smadres av isen — forleden år forsvant 5 selfangere i Vesterisen og 83 mann omkom. Javel — men de som slapp unna er ikke til å skremme. Neste år står skipperne igjen i maste-tønnene og speider utover drivisen.

Det er på sin plass at vi i Polarboken får høre litt nærmere om de norske ishavsskipper og deres innsats. Her kommer nå beretningene om en fra Nord-Norge og en fra Sunnmøre — de landsdelene som i særlig grad er knyttet til selfangsten.

NORD-NORSK ISHAVSSKIPPER

Av

Toralf Lund.

En kjent mann i ishavskretser er skipper Johan Skogvik fra Tromsø. Skogvik har reist på Ishavet helt siden 1916, og den første turen gjorde han som maskinist ombord på ishavsskuta «Sverre II» av Tromsø. Det var hans bror, Peder Skoglund, som bevirket at Johan fikk interesse for dette harde og strabasiøse yrke som han siden har fortsatt med i mange år.

Skuta eides av et partsrederi i Tromsø, og den da velkjente ishavsfareren, skipper Sigurd Sørensen fra Tromsø, førte skuta på den turen.

Den første fangstturen ble gjort til Østisen og varte i hele fem måneder, men det ble fullstendig bomtur, forteller Skogvik, som

selv måtte betale kosten av sin noe beskjedne maskinistgasje. Fangstfolkene fikk derimot ikke noe utbytte. Vi var 14 mann ombord, og en kan lett tenke seg hva utbyttet ble av 60 tønner spekk. Fartøyet var en norskbygget 70 fots kutter og hadde en 40 HK Bolinder motor, men da det var midt i forrige verdenskrig, fikk vi bare 30 fat parafin, og måtte også nytte full seilføring under fart.

Jeg hadde fått blod på tann og ville bli ishavsmann. Det ble da også enda en tur samme året. Turen som denne gang gikk til Kvitsjøen ga et godt resultat, idet vi fikk full fangst. Jeg var denne gang skytter og gjorde i alt 3—4 turer som skytter før jeg ble skipper, forteller Johan Skogvik.

I 1917 gjorde jeg en tur med «Polarstrømmen» i nordisen som skytter. Det ble full fangst med klappmyss i løpet av 2—3 uker. Det var mye is det året, og den lå tett ca. 100 kvartmil sør av Bjørnøya. Ellers ble året mellom ishavsfolk betegnet som «stor-året», med mange forlis i Vesterisen. Nå var jeg blitt skipper, og sammen med Alfred Sivertsen og Hagbart Kræmer kjøpte jeg ishavsskuta «Foca» og la ut på fangsttur til Kvitsjøen — det var forresten i 1918, og et slikt år har ingen opplevd på fangstfeltene siden. Det var fullstendig krig med krigsskip og torpederinger av fredelige fangstfolk. Vi hadde ikke bare vær og is og engste oss for denne gang, men også de tyske u-båtene gjorde forholdene utrygge for oss, og da vi heller ikke hadde radiosendere på skutene, var vi helt og holdent henvist til oss selv. Hjemme satt familiene i angst og spenning — de visste aldri hvordan det hadde gått før de fikk se skutene stevne inn på havnen.

Vel — der kom skuta hjem, men hvordan sto det til med mennene ombord?

Under oppholdet på fangstfeltet kom en dag et engelsk krigsskip og ga skutene ordre om å forlate feltet straks. — Fangsten ble avsluttet, og vi bega oss på turen ut av isen og hjemover. Tre skuter ble senket i isen, og mannskapene fikk noen strabasjøse døgn. «Polarstrøm» ble senket på turen hjem, og mannskapet berget seg i småbåter inn til Vaidagub i Russland. En postbåt ble samtidig torpedert på vei til Vardø, og mange mennesker gikk med.

Johan Skogvik.



Mange opplevelser har skipper Johan Skogvik hatt på de 32 ishavsturene sine, men heldig har han vært, selv om han har vært med og forlist to skuter. Den første var «Foca» som han førte i ni år før den ble skrudd ned av storisen. Dette var i 1927, året etter tok isen kutter «Johan», begge forlisene skjedde i Kvitsjøen. «Foca» var på nære nippet forlist tidligere — det var forresten i 1924 — men det gikk heldigvis godt etter mange harde og slit-somme døgn i Kvitsjøen. Det var en forferdelig isskruing det året, og ikke mindre enn 11 skuter forliste på én natt i Kvitsjøen. I alt forliste 21 skuter på de forskjellige fangstfelter det året. 3 russiske fangstskuter ble også skrudd ned av isen. Isen veltet inn over rekkene uavbrutt i flere døgn, men på Skogviks fartøy hadde man fått hjelp av to forliste mannskaper som hjalp til med å skufle dekket rent for is. I mange døgn brøt isen, og mennene hadde sin fulle hyre med å holde skuta flytende — og det gikk bra. Det ene mannskapet som kom til hjelp var russere, de hadde forlatt sitt fartøy ennå mens det fløt. Ombord hos Skogvik var det ikke bekvemmeligheter for så mange mann, og russerne ble anmodet om å holde til ombord hos seg selv til skuta begynte å

synke, da fikk de heller komme igjen, og russerne bemannet igjen sin skute som ikke lå mer enn ca. 100 meter unna. Imidlertid kom en russisk isbryter og tok mannskapet fra den russeskuta. Ombord på «Foca» hadde man fått ødelagt rorkulten, og man besluttet å gå ombord på russeskuta og hente rorkulten der, siden skuta var forlatt og synkeferdig. En av karene tente en fyrstikk for å få lys, og det tok fyr i oljen og knitret friskt og livlig i olje, bensin, ammunisjon og treverk. Skuddene smalt og bensinfat eksploderte og utviklet en enda kraftigere varme, men isen var så tett at det ikke var mulig å få «Foca» bort fra fareområdet.

Da «Foca» forliste — den 13. mai 1927 — hadde den følge hjemover med «Maiblomsten» av Tromsø. «Foca» gikk først og holdt råk for «Maiblomsten» av Tromsø. «Foca» gikk først og det var måtte «Foca» slå av maskinen og vente på «Maiblomsten», og i en slik ventestund skjedde forliset. Isen kom plutselig settende og med sin veldige makt klarte den å knekke stemnet. Det tok imidlertid hele 6 timer før skuta sank med sin dyrebare last — 600 dyr og spekk. Den andre skuta Skogvik mistet i isskruingen, hadde 800 dyr inne.

I 1927 tok det Skogvik hele 14 døgn før han kunne svinge skuta inn på havnen i Tromsø. Vanligvis tar en slik overfart ikke mer enn 2 à 3 døgn, men denne gangen var det et forrykende uvær.

I sin skippertid var ikke Skogvik utsatt for å miste folk på Ishavet før han i 1951 var i Vesterisen som skytter med sin bror, Peder. En ung gutt, i 20 års alderen, ble knust mellom skuta og isen, og dette sto mannskapet og så på uten å kunne hjelpe kameraten sin. Men slik er det — fangstmannens yrke er ofte slitsomt og farefullt, og det vet de mennene som har valgt dette yrket.

Tross alt var det verst å ferdes på Ishavet i krigstiden da så mange farer lurte på en. Utrustningen ble også mangelfull. Lite parafin fikk skutene, men det som karene likte minst var den evindelige tørrpoteten. I «gammeldagan» hørte ikke brød med til ishavsutrustningen. Det gikk på hard kavring og svart kaffe. Noen tønner sirupskake fantes alltid ombord, men de hørte

høytidene til eller ble tatt fram når det kom gjester ombord. Fangstmenn besøker ofte sine yrkesbrødre mens de ligger på fangstfeltet, men om det er for sirupskakens skyld, skal være usagt.

Om fangsten i Kvitsjøen beretter Johan Skogvik at det var grunt og ofte vanskelige forhold der. Russerne som også fanget med isbrytere kunne riktignok ta opp til 45 000 ungdyr, men de hadde folk nok å sette inn i selslagene. 100 fangstmenn, 25 skyttere foruten skipenes besetning tok del i fangsten. På nordmennene ble det mest gammel sel.

I Vesterisen kaster forresten selen mer spredt enn i Kvitsjøen som nå i en årrekke har vært sperret for nordmennene.

Ishavsfangst var lenge temmelig primitiv, men utviklingen har da også gjort sitt inntog i denne næringen. Skytteren brukte lenge remington-rifle, men den ble avløst av den gode norske «kraga». De første motorene som ble nyttet i denne farten var temmelig små og turen ble svært ofte lang — 2—3, ja opptil 5 måneder kunne en fangsttur vare. Vinsj var lenge en temmelig ukjent ting, og mannskapene måtte dra fangsten fram til skutene. De største og best utstyrte skutene som «Veslekari» og «Vesleper» var blant de første som fikk motordreven vinsj. Nå finnes det neppe en skute som ikke er moderne utstyrt. Men ennå i 1920-årene hadde ikke alle skutene fått montert hurtigfyring, og radio var luksus, selv om det nok var nødvendig for ishavsflåten. Det var i 1933 Skogvik fikk den første mottageren på sitt fartøy — den kjøpte han forresten selv, men solgte den etter endt tur. Den første senderen var på 20 watt, mens båtene nå har sendere på 70 watt og oppover.

Når nordmennene var i ferd med å begi seg på hjemtur, kom russerne gjerne ombord og hamstret med seg sukker, kaffe og andre matvarer som nordmennene kunne gi fra seg. Russerne satte stor pris på dette og ble årvisse gjester på hamstringsferd ombord i norske fangstskuter.

Tankene går til ruffen der karene i «gammeldagan» fordrev fritiden med kortspill, lesing av gamle ukemagasiner i skjær av parafinlampen. Mange av gastene smidde båter, småbåter og ishavsskuter til sønnene sine — vordende ishavsgaster. Senere

gjorde grammodonen sitt inntog i ruffen, og så kom radioens tid, elektrisk lys og bok-kasser.

Før radioens tid gikk familiene til ishavsmennene hjemme i uvisshet, men både kjerringer og unger kjente skutene. Når så en skute med hvit topp-tone var i sikte nord i sundet gikk budstikka — «no kjem dæm», og da skuta klappet til brygga, var det folksomt, og kjærlige hjemkomstscener ble utspilt.

Johan Skogvik drev fangst i Kvitsjøen helt fram til 1932 — senere har det vært Vesterisen. Siste turen gjorde han i 1951 — da la «gubben» opp, men helsen og synet er godt ennå, så for den saks skyld kunne han nok ennå gjøre mange turer, — men som Skogvik sier selv: «Æ stig på åran og viker plassen for yngre krefter.» Det er vel best så!

Ishavsfangst i dag er bare lek mot hva det engang var. Skipper Johan Skogvik har likt dette strabasiøse og farefulle yrke, og minnene er mange og hyggelige også.

Selv har Skogvik fem sønner som alle har gått i sin fars fotspor og blitt dyktige ishavsmenn.

ISHAVSSKIPPER FRA SUNNMØRE

Av

Odd Berset.

Hvis du ikke visste bedre, kunne du godt ta ham for å være en hyggelig stuert i jevn og trygg innenriksfart. Og når den blide fru Marø dekker opp med hjemmebakke kaker i den lune storstua, føler du ikke nettopp noe ishavsgufs. Du kan vanskelig forestille deg den beskjedne, rolige Kristoffer Marø som en Ula-brand i Kvitsjø-stormer eller under farlig skruing i Vesterisen, du har litt vanskelig for å tenke deg ham som mannen i tønna ombord i en ishavsskute ved verdens ende.

Men denne runde, avbalanserte karen med det åpne blikket og det vinnende smilet er nå like fullt en av de aller fremste blant de mange dugende ishavsskipper som den sunnmørkse kyststripen

har fostret. Store bragder har han bak seg, både i fred og krig, og den velsignede, helstøpte roen har inngått en lykkelig forening med kaldblodighet og evne til å møte farer og vanskeligheter når de kommer.

Det er litt av en kontrast dette å treffe skipperen hjemme i stua med velpresset, blå dress, når du sist snakket med ham ombord i gamle «Polarbjørn» for mange år siden, en av de tallrike ganger denne navngjetne skuta klappet til kaia i Ålesund etter tokt i fjerne farvann.

På veggen henger bilder både av gode, gamle «Polarbjørn» og stålskuta «Polarstar», som han førte noen år etter krigen. Og på veggen finner du også fotografier som viser at dette er en familie med Ishavet i blodet. Ikke nok med at han Kristoffer sjøl har seilt sammenhengende i ishavsfarten i 48 år — en bedrift som nylig ble lønnet med Kongens fortjenstmedalje i gull. Han har også sønner som vet å løfte arven. Fire av dem er alt ishavsskipperere. Den yngste sønnen er annenstyrmann på «Polarstar». Han kommer nok etter! En har merkverdig nok jobb på land, men han har smakt på sjøen og isen han også.

Kristoffer Marø har ikke sans for å dramatisere, når han beretter om sine mange merkelige opplevelser i isen. Alle som kjenner ham, vet at han er en modig mann, men en ting er han i hvert fall redd, og det er for mye skryt på prent.

Vi skal nedenfor gjengi noen minner fra Marøs lange ishavstid:

Den første skipperjobben Marø hadde var på dampkutteren «Admiralen», som var ca. 70 tonn. I slutten av april lå de i jevnt bra fangst i Vesterisen, mellom flakene. Det frisknet på, og snart hadde de full storm. Den sto rett inn mot isen, så de måtte se å komme seg ut. Da skuta passerte den siste isen, kom en kraftig dønning. En hard isknult dundret rett mot skutensiden og slo hull. Flere spant ble brukket og garneringen fløy i fliser inn i lugaren forut. En kar som lå i køya, akkurat der knulten traff, ble slengt over på den andre siden av lugaren. Merkelig nok slapp han fra det uten mén. Hver gang skuta satte i sjøen, fosset vannet inn. De måtte ligge på været, slik at sjøen strømmet inn bare når de slingret på det verste. Så ble det å tette med drev og

seilduk — de spikret på bordbiter for å holde det på plass. Det ble nesten tett. De hørte bare surklingen hver gang sjøene slo til. Da det ble smulere, klarte de å slå noen planker over såret i ishuden. Dette stivet jo skroget nokså godt opp. Det første de tenkte på, var å komme i gang igjen med fangsten. Men det måtte de oppgi, for det viste seg at reparasjonene innvendig og utenpå ikke var tilstrekkelig solide.

I 1912 lå han med «Admiralen» i Stretet på selfangst. I begynnelsen av juli hadde de full last og holdt på å arbeide seg ut av isen, som var stor og tung. De var langt inne i baksen, så det ble litt av en jobb. Omsider fikk de stanget og bauget seg så langt at de så åpent vann. Men nå var uhellet ute: En isfot kom inn i den to-bladete propellen, den ene vingen ble slått av og akslingen bøyd. Den sto så fast at den ikke var til å rokke, og den ene propellvingen sto rett ut. Situasjonen var kritisk. Det lå ingen skuter i nærheten som kunne hjelpe. De slet verre med å feste en trosse på et isflak, så langt fram den rakk. Så hivde de på vinsjen, og mannskapet gikk på isen. Tomme for tomme fikk de henne fremover. Vinden frisknet på til stiv kuling, som sto langs iskannten. De var kommet til en odde, og hadde åpent vann i le, om lag en kilometer unna. Det begynte å gå en del dønning gjennom isen. Storseilet og stagfokken ble satt, slik at de drev fortere, og det gikk bra så lenge de kunne holde unna været. Men nå traff de på et digert flak og ble liggende på tvers av vinden, — det var fare for at roret ville bli slått i stykker. De gjorde fast en trosse i luvert og hivde akterenden mot vinden, til baugen viste rett unna. Da slapp de løs akterut og lot seilene drive henne fremover. Farten var ikke så stor at de fikk styring, men de drev nå avgårde, stykke for stykke, til de lå på tvers igjen. Så var det å gjøre fast en trosse igjen, og så ble det samme lekse om igjen, helt til de endelig kom klar av isen. Roret hadde fått ille medfart, men det kunne til nød brukes. Vinden hadde økt på, det var stor sjø og skuta slingret kraftig. De lå bakk med revede seil og fikk en hard tørn med å surre og gjøre skuta sjøklar for hjemtur. Snart lå hun fint på seilene, og nå kunne Marø til slutt tørne inn med god samvittighet.

Kristoffer Marø.



Tre uker brukte de på overfarten. Propellvingen virket hele tiden som bremse, og reservedeler fantes ikke ombord, så det ble ikke til at de gikk til Island for å reparere den gangen. Smått om mat ble det jo etter hvert, men de kom da fram. Og de hadde klart seg, — det gjorde ikke alle skutene det året. Før uhellet med propellen hadde «Admiralen» holdt lag med «Helga», «Union» og «Brandal». Under stormen ble alle tre liggende fast i isen. Presset var veldig, og dønningen gikk stor. «Helga» og «Union» ble knust til pinneved. Men «Brandal» var en ny og solid skute, så hun klarte påkjenningen, og fikk berget mannskapet på de to som forliste. Alle kom vel hjem.

Den absolutt verste stormen Marø har vært med på? Nei, sannelig om han kan si det så sikkert. Det har vært så mange. Men han har ikke glemt en tur med «Admiralen» i 1913. De var på vei til Vesterisen, og det røk opp med sterk kuling av sydvest. Mannskapet hadde revet seilene, og de gjorde seg klar til å ri av en storm. De hadde nokså mye overvann, så karene ble søkkvåte og gikk ned for å skifte tøy.

Marø sto alene i rorhuset. Da kom en veldig brottsjø veltende,

den skyllet over hele skuta, slik at bare rorhuset og masten stakk opp av vannmassene. Marø ble tatt av rattet og slengt opp under taket i rorhuset! Men heldigvis ble han ikke slått i svime, selv om han fikk seg en kraftig trykk. Glassbrott fra knuste rorvinduer singlet om ørene på ham, men til alt hell hadde han skinnlua på. Det første han så da han fikk summet seg litt, var baugen som reiste seg. Så kom fangstbåten, som var surret fast på fordekket — og til slutt steg rekka opp — langsomt, langsomt fra sjøen. Det var som å se en hval komme opp for å puste, syntes Marø, der han klorte seg fast i rorhuset og ventet på å se om hun ville klare det. Heldigvis var ikke seilet slått i stykker. Det første han gjorde var å se til folkene forut. Alle var under dekk — og i god behold viste det seg. Men lugaren var halvfull av vann, skylightet var knust og kappen slått i sund. Døra til lampeskapet — som sto i rundhus på dekk — var revet i stykker, og ankerlanternen var kommet ned i lugaren, — det var sjøen som hadde tatt den med seg, og nå fløt den mellom benkene. Den øverste halvdøra til maskinrommet sto åpen på le side, sjøen fosset ned, så fyren under kjelen holdt på å slukne. Maskinisten var søkkvåt og fortumlet. Skylightet akterut var knust. Og skytterne, som sto halvnakne i lugaren i ferd med å skifte tøy, ble slengt over ende. Glassbiter føk over alt, og sjøsprøytet slo mot klær og køyer. Jo, det var et liv.

Det kom ikke flere storsjøer heldigvis, for da hadde det vel vært fare for at hun ville blitt trukket ned. De tok til å lense henne, og det viste seg at hun var tett. Så ble det holdt skipsråd. Hva skulle de gjøre? Gikk de hjem nå, så var turen ødelagt. Men ishavsfolk står for harde støyer. Enden på visa ble at de fortsatte til Vesterisen, og alt gikk bra.

I slutten av 20-årene var Marø på fangst i Kvitsjøen med «Ishavet». Det er feltet som jevnt og sikkert har slukt mange norske skuter, et farlig og vanskelig farvann. «Ishavet» ble liggende fast i isen mellom grunnene. De seilte med tidevannet — ut og inn — inn og ut. En natt hørte de et sterkt sus. Det knaket og braket i isen, som var kommet i bevegelse for alvor. Marø forsto at de var nær en grunne, hvor store iskosser hadde hopet

seg opp. Tidevannsstrømmen var kraftig, så isen seilte med stor fart forbi disse grunnisene. Andre skuter hadde forlist i samme situasjon, og Marø var ikke sen om å purre karene, så de kunne være klar om noe skulle hende. Det knirket og knaket i skroget, isen skrudde voldsomt og hivde skuta over snart på den ene siden, snart på den andre. Slik gikk det et par timer i vill heksedans, til de drev forbi grunnen. De hadde ikke støtt på, men skuta var blitt presset inn til en iskoss som sto på grunn. Som det lå an var det bare en ting å gjøre. Sjømannssekkene ble pakket med mat og klær, båtene ble gjort klar.

Men under den verste skruingen var det helt uråd å komme seg fra borde, om de aldri så gjerne ville. Isen var et rent eventyr av uro og bevegelse, den skrudde og brakk over alt, og mye is forsvant etter hvert under skuta, som ble løftet opp. Til slutt sto hun oppe på isen. Svart og mørkt hadde det vært hele tiden. Men da demringen kom, oppdaget Marø at «Ishavet» lå tørr på noen svære, sammenhengende flak. Hun lå forresten ikke, hun *sto*, stivet opp av knulter på begge sider. Døgn etter døgn gikk. Da isen endelig slaknet, lå de inne i et svært isflak med om lag 200 meter til nærmeste åpne vann. De prøvde å sprengte med dynamitt. Men det hjalp heller lite. Så ble det å grave en kanal for å dele flaket i to. De startet fra kanten med å lage en to fots kanal rett mot skuta. Isstykkene kastet de opp på isen etter hvert. Tre døgn i et hardt kav, så var renna ferdig. Men under skuta lå et storflak som holdt hele det lokale isområdet sammen.

Så var det fram med dynamitten igjen. Flaket ble sprengt med brask og bram, og skuta kom seg klar, så fint som om hun gled nedover en slipp. Og så glad ble folkene etter å ha vært fanger i isen i mange tunge og nervepirrende døgn, at de gjorde noe som sikkert ikke gjøres ofte under disse himmelstrøk. De ropte «hurra» så det ljomet. Og det var virkelig et «hurra» med mening i.

Skuta var tett og propellen i orden, så de fortsatte fangsten.

Under en annen tur med «Ishavet» — i Stretet — ble propell og aksling ødelagt i isen. Propellen gikk ikke rundt i rammen. Men de kom seg ut og seilte til Island, der de satte skuta opp i fjæra i en fjord på nordøstkysten, mens det var flo. Da lavvannet

kom, fant de ut at hylsemutteren var slått sund, et stykke av den var brukket løs. Men de var ikke rådløse. De meislet av den ene propellvingen, så mye at den gikk rundt i rammen, så forlenget de akslingen ved å fore på i flensene. Slik fikk de den verste bøyen bakom selve hylsen. De besluttet å bruke maskinen på hjemturen — med sakte fart. Til å begynne med klarte hun bare 3 knop, men etter hvert kom hun opp i 7, det var jo stort. Da vibrerte skroget slik at kaffekoppene danset på bordet. Men hjem kom de, skuta ble reparert og alt glemt.

Det er over femti år siden Marø første gangen dro på selfangst. Han kjenner utviklingen på nært hold, både når det gjelder skuter, drivkraft, fangstmetoder og de tekniske hjelpemidler som ekkolodd og radiotelefoni. Den første turen til havs gjorde han like etter konfirmasjonen, han var med på makrellfiske på Doggerbank. Siden ble det torske- og sildefiske, til Ishavet kalte.

Han kan fortelle om de store stimbarkene fra Tønsberg og Sandefjord — ishavsnæringen ebbet ut der sør i årene etter 1910 — og han hevder at de små stimkuttere var mye hendigere i isen enn de store barkene. Skipperen på en slik sværing var ombord hos Marø, og han sa det like ut: «Vi blir nok utkonkurrert.» Og det stemte.

Selvfølgelig er det navngjetne «Polarbjørn», — skuta som brant på New Foundlandfeltet etter krigen — Kristoffer Marøs navn først og fremst er knyttet til. Mange turer har han gjort med henne.

Da krigen kom til Norge, lå «Polarbjørn» på New Foundlandfeltet. Da meldingen kom 9. april 1940, fant karene ut at de etter endt fangst kunne gå til Nord-Norge, som jo var fritt område.

«Polarbjørn» kom i følge med fire andre skuter inn til St. Johns med 14 000 dyr, som forresten ble solgt der. I det norske konsulatet lå det et telegram fra Nortraship om at skutene skulle avvente nærmere ordre.

Det ble snart nok å gjøre. Den første jobben var å seile til Nordøst-Grønland med forsyninger til de norske fangststasjoner som man regnet med ville bli liggende uten forbindelse med det besatte Norge. Det ble en tur med atskillige overraskelser. Mygg-

bukta var «erobret», det formelig vrimlet med soldater ved stasjonen. «Fridtjof Nansen», vår berømmelige ishavs-man-of-war, hadde vært innom der en uke før på jakt etter «Veslekari» som var sendt fra det besatte Norge. Langt inne i en av de grønlandske fjorder rente «Veslekari» i løvens gap og dagen etter at «Polarbjørn» droppet ankeret i Myggbukta kom «Fridtjof Nansen» seilende inn med «Veslekari» som prise. Det var ikke noe særlig å gjøre for «Polarbjørn» som returnerte til Halifax.

Året etter er Marø og «Polarbjørn» i onkel Sams tjeneste. Hun blir armert, får kanonmannskap ombord og det er svare til greier. Det blir mange slags jobber — Labrador, Vest- og Øst-Grønland. Værvarslingsstasjoner og militære anlegg på de utroligste steder. Har man først fått Marø på gli, blir man en opplevelse rikere. Uten skryt, men med stor skildrende evne forteller han jevnt og rolig. Av og til blir han revet med, og da er det en egen glød over beretningen — —. Marø må oppleves, det nytter ikke for en tilfeldig blekksmører å skulle forsøke å gjengi ham på trykk. Man må ta noen hovedpunkter.

Engang — det var i mai 1942 — fikk Marø ordre om å seile til Angmagssalik med dynamitt-last. Onkel Sams gutter drev store militære anlegg på de kanter og det hastet svært. Men det var tett og svær is og Marø likte ikke å la skuta agere for meget rambukk med slik last. Han ga opp og seilte inn til Reykjavik for nærmere ordre. Her traff han Bernt Balchen som stelte med saker og ting for amerikanerne på Grønland og satt midt oppe i det store, hemmelige spillet. Han ville fly opp for å se på isforholdene og ville ha Marø med seg. De skulle starte neste dag, men det ble tåke og elendig flyvær. Marø fikk ordre om å prøve seg på ny, og denne gang slo han seg gjennom. Men «Polarbjørn» hadde visst fått brynet nesen mere enn vanlig godt i storisen.

Under en av Grønlandsturene berget de et amerikanske flymannskap, og om dem kan en vel nesten si at de hadde verdenshistoriens største flaks. Når så mange tilfeldigheter støter sammen og redder menneskeliv, kan en nesten bli overtroisk.

«Polarbjørn» var altså på vei til Øst-Grønland. Særlig begeistret var ikke Marø, for det var sent på høsten, og det kunne bli vrient

å ta seg gjennom. Det var en viss risk. Men ordre er ordre. Og så var det altså denne lasten, han syntes ikke den var så krigsviktig. For sant å si var «Polarbjørn» full av øl der hun gikk. Det var et stoff som det gikk hardt på blant amerikanerne oppe i ismarka på Grønland. Øl i bokser og øl i flasker.

Med alt dette ølet la så «Polarbjørn» ut på ferden. En av de tilfeldigheter som var med å redde flymannskapet, var den ting at «Polarbjørn», som kom seg fint gjennom isen, først skulle svippe innom en amerikansk værvarslingsstasjon noe sør for Angmagssallik, med forsyninger. På veien ut, like utenfor kysten, fikk de maskinstopp. «Polarbjørn» drev for vind og vær en times tid. Og det var heldig for flyverne.

Borte på en holme så de noe som blinket så rart i sollyset. Det kunne naturligvis være signaler i morse, og det kunne tenkes at det var tyskere, for de rekte rundt i småpartier både her og der på Grønland. Marø konstaterte snart at hvis det var morse, så måtte det være en løyen kode. Det fortsatte å blinke på holmen, små, skarpe reflekser. Nåvel, tyskere eller ikke tyskere. Saken måtte undersøkes. Det kunne være folk som trengte hjelp. Så de fikk ta risken. En motorlivbåt ble låret, og de kjørte bort til holmen. Her fant de tre sterkt medtatte, amerikanske flyvere, det var på tiende døgnet etter at flyet hadde falt ned. De hadde kommet seg ut, og fikk med seg gummiflåten, hvor det var forsyninger av vitamintabletter bl. a. og nødraketter. Fyrverkeriet hadde de ikke noe igjen av. Flere fly og et skip hadde passert, men ingen hadde lagt merke til dem, trass i rakettene. De hadde nærmest gitt opp håpet, da «Polarbjørn» hildret fram utenfor kysten som en åpenbaring. Og enda en merkelig tilfeldighet, som reddet livet til amerikanerne. En av dem hadde et lite håndspeil. Det var med dette han hadde signalisert. Men sola var bare fremme et kort øyeblikk, så var det skyet igjen. Hvis ikke solgløttet hadde kommet akkurat da, ville karene på «Polarbjørn» aldri ha oppdaget dem. Han som hadde blinket med speilet var så svak og utmattet at en av kameratene måtte støtte hånden hans, mens han signaliserte. Det var sent på høsten, og temmelig kaldt så de hadde lidd mye vondt. Fottene var hovne og forfrosne, en av

dem måtte kappe tærne da han kom tilbake til fedrelandet, og det gikk med amerikansk fart. «Polarbjørn» gikk inn til stasjonen den var kommet fra og landsatte flyverne der. En av dem — de hadde jo levd på vitamintabletter i mange døgn, — erklærte at han aldri mer skulle klage på maten i dette liv, men det er vel heller tvilsomt om han ikke glemte dette løftet snart. Det ble telegrafert fra stasjonen, karene ble hentet i fly som gikk opp fra Montreal bare noen timer etter at telegrammet om den mirakuløse redning var sendt fra Kapp Adeler på Grønlands sørøstkyst. Det var ikke noe som het sommel i det amerikanske flyvåpen!

Etter krigen ble Kristoffer Marø skipper på Norges største selfanger bygd av stål. «Polarstar» ble bygd i Skottland, og innledet en ny epoke i norsk selfangst. Går du Marø på klingen og spør om han foretrekker stålskuter framfor tre-fartøyer, svarer han at det er atskillig mer vedlikehold med treskutene, de flises opp og slites ned etter hvert. Når det kommer til stykket, tror jeg stålskutene er vel så sterke, og i lengden blir de billigere i drift, sier han.

Når det gjelder beskatningen av selen, den har vel aldri vært så stor som nå, mener Marø at den fredningen som automatisk fulgte med krigen hadde en gunstig virkning, og den gir forklaringen på hvorfor fangstene har holdt seg såpass høyt i disse årene. Men om det vil fortsette på samme måten, er vel tvilsomt.

I dag er Marø gått på land. Han er forlengst lykkelig bestefar, og han vil nyte sitt otium. Det er ham vel unt. Og har noen fortjent medaljen sin, ja, så må det vel være Kristoffer Marø.

T-3

Av

Kåre Rodahl.

Vi startet fra Thule flyplass på Grønland tidlig om morgenen den 19. mars 1952. Det tomotors Dakotaflyet C. 47 fra Tenth Air Rescue Squadron'en, som var utstyrt for landing både på ski og hjul, var foruten den vanlige bensinlast forsynt med en ekstra 1600 liters bensintank inne i selve skroget. Før daggry hadde vi brakt vårt utstyr ombord, 600 kilo i alt, og surret det forsvarlig inne i flyet. Dette var all den utrustning flyet kunne løfte, så det måtte vi klare oss med der ute i isen i tilfelle av en katastrofe.

Og så var vi på vingene med kaptein Lew Erhart ved spaken og general Old, sjefen for Alaska flykommando som co-pilot. Kaptein Curley var utvalgt til navigatør og sersjant Clohesey som mekaniker. Selve landingspartiet besto av ekspedisjonslederen, oberst Joe Fletcher, kaptein Mike Brinegar og meg. Dessuten hadde vi med oss George Silk, fotograf for Life-magasinet. Tre firemotors C. 54 fly, lastet med 10 tonn stasjonsutstyr, fulgte med som sikringsfly. Det første startet to timer etter oss, så de andre med en times mellomrom. Ved middagstiden skulle vi lande på en frossen råk i pakkisen mellom Grønland og Ellesmere Island, midtveis mellom Thule og Nordpolen, for å fylle bensin ved et depot som vi hadde lagt ut to dager i forveien. Dersom alt gikk etter planen, ville sikringsflyene ta oss igjen når vi atter var på vingene, for å lede oss på rett vei fram mot Nordpolen.

I et tusen fots høyde, for å unngå den sterke motvind i høyere luftlag, fløy vi time etter time, nordetter over det stadig for-

andrede landskap av is, fjell og fjorder. Det var bitende kaldt i flyet, og jeg sto og skalv på tross av min svære arktiske påkledning: tykke ullklær, en arktisk flygerdrakt, skinnsokker og eskimo-kamikker. Det var for kaldt til å sitte ned.

Dagen var strålende med uinnskrenket siktbarhet over de endeløse vidder. Til venstre så vi aust-kysten av Ellesmere Island, de stupbratte fjellklippene som reiste seg fra pakkisen med islagte fjorder, elver og daler imellom dem. Til høyre så vi utover Grønland bak en kyst av snøkledde fjell. Mellom nunatakene vred de furete bre-armene seg ned i Polhavet.

Opgaven foran oss besto i å opprette en stasjon på det veldige drivende isflaket T-3 i Polhavet. På det tidspunkt kjente vi til tre slike isøyer, T-1, T-2, T-3. Den første av dem ble oppdaget av det amerikanske flyvåpen i 1946, de andre to i 1950. Siden den tid har man fulgt disse isøyenes bevegelse i Polhavet. De følger en sirkelformet rute langs nordkysten av arktisk Canada, vestover mot Alaska, til 180° W, derfra rett nordover forbi Nordpolen for så å snu mot Grønland og Ellesmere Island. Denne sirkelrute tar 3—6 år. Opprinnelsen til disse drivende isøyene, som er opptil tyve kilometer lange og over femti meter tykke, er shelf-isen på nordkysten av Ellesmere Island, hvor de brekker av fra tid til annen og settes i drift med strømmen i Polhavet.

— Hva skal vi gjøre om vi ikke finner bensindepotet, spurte jeg Erhart da han kom akterut for å kontrollere den høyre motoren som hadde fått en liten oljelekkasje.

Han smilte og trakk på skuldrene, som han pleide overfor vanskeligheter. — Vi får fortynne bensinen og holde det gående, svarte han.

Vi fløy over mye åpent vann, spredt, slakk pakkis og drivende isfjell. Isen var brukket opp så langt vi kunne se nordetter. Det så stygt ut en stund, men så viste det seg at etter hvert som vi nærmet oss stredet hvor gapet mellom Grønland og Ellesmere Island er på det smaleste, slik at en der kan se tvers over fra den ene kyst til den annen når det er klarvær, ble isen mer tett pakket og syntes å ligge fast fra den ene kysten til den andre.

Vi nærmet oss $82^{\circ} 30' \text{ N.}$, stedet hvor bensindepotet skulle

finnes. Nå gjaldt det bare om vi kunne oppdage de seks fatene der nede i snøen, på det frosne havet.

Gjennom vinduet fikk jeg plutselig øye på seks bitte sma prikker i snøen på styrbord side, ved enden av en lang, frossen råk. Med det samme la flyet seg over og begynte nedstigningen for å lande. Vi pakket oss sammen på gulvet med ryggene presset mot veggen, for å bringe vekten så langt forover som mulig under denne kritiske landing.

Erhart fløy lavt, senket understellet og kom inn for hjullanding. Vi merket så vidt at hjulene berørte isen, så satte han det tunge flyet forsiktig ned på den frosne råken, dekket med mindre enn en tomme snø. Han stoppet flyet like foran bensinfatene.

Da vi åpnet dørene og hoppet ut på isen, sved den bitende vinden oss i ansiktet. Termometeret på Dakotaflyet viste henimot 55 kuldegrader, og den bleke solen skinte så vidt gjennom frosttåken.

Bensinfyllingen var fullført på tredve minutter. Vi klatret inn i flyet, og Erhart trykket på selvstarteren. Men den venstre motoren hadde vanskelig for å starte. Den hostet og harket mens det hvinte i selvstarteren og propellen svirret rundt uten gnist i den kalde luften. Men så plutselig tente også den venstre motoren, og flyet beveget seg sakte bortover isen mot enden av råken. Atter gikk Erhart kritisk over instrumentene og ruste motorene forsiktig opp, mens vi andre trykket oss sammen på gulvet og så på hverandre. Dette var det øyeblikk vi alle hadde fryktet: en start med et overlastet fly fra drivende havis. Vi klemte ryggene mot veggen og tok spenntak mot bensintanken. Vi merket at flyet begynte å gli på skiene, først langsomt, så med stigende fart. Motorene tordnet, og mens vi raste bortover isen føltes sekundene som om de var minutter. Plutselig merket vi et rykk, og så begynte vi å stige.

Motorene brummet monotont mens vi fløy videre nordover. Klokken 1 om ettermiddagen hadde vi nordkysten av Ellesmere Island bak oss og fortsatte nordetter, over de endeløse områdene mot Nordpolen. Fra nå av var det bare is, is og atter is så langt øyet rakk.

Joe Fletcher, som tjenestegjorde som radiotelegrafisk under flygingen, opprettholdt kontakt med eskorteflyene og hadde funnet ut at to av dem hadde hatt motorvanskeligheter og var blitt forsinket i starten.

I det trange navigasjonsrommet på vår C. 47 arbeidet Brinegar og Curley uavbrutt. Mens den ene med korte mellomrom klatret opp på en proviantkasse for å ta solobservasjoner, foretok den andre kontroll av driften ved å observere isen gjennom et sikte i gulvet.

Polarnavigasjon er en vitenskap for seg selv. Der vi nå fløy var det alminnelige magnetiske kompass nytteløst. Radiokompasset var heller ikke til noen hjelp, for det var ingen radiosignaler å følge i dette øde. Selv ikke gyro-kompasset, som ikke påvirkes av magnetisme, er hundre prosent pålitelig på disse breddegrader. Der er ingen landemerker av noe slag, bare is fra horisont til horisont.

De eneste pålitelige hjelpemidler under disse forhold er solen og stjernene, men astro-navigasjon er bare mulig når stjernene er synlige om natten eller solen om dagen. Imellom finnes det en lang periode med tusmorke, hvor det hverken er dag eller natt, når solen er under horisonten, mens det fremdeles er for lyst til at stjernene er synbare.

Vårt tokt var derfor planlagt slik at vi ville møte et minimum av skumring under selve flygingen, og enda skulle vi ankomme over målet ved maksimalt dagslys. Derfor var det navigatøren som hadde hatt avgjørelsen for start-tidspunktet, og under selve flygingen var det han som kontrollerte flyet. Med regelmessige mellomrom inntegnet han vår posisjon på grunnlag av solobservasjonene, og fra tid til annen ga han kursen til flygerne.

Under den første del av flygingen hadde vi sterk motvind, men den løyet etter hvert som vi forlot kysten. Vi fortsatte i en høyde av 1000 fot. Drivisen fløt forbi under oss etter hvert som timene passerte, uten at vi sa tegn til liv i noen form. Dette er i grunnen ikke så rart, for biologien i Polbassenget byr på mange eiendommelige forhold. Det nesten sammenhengende isdekket

som dekker bassenget gjennom storparten av året, absorberer så mye lys at selv under den arktiske sommer hindres utviklingen av plantelivet i det underliggende vann. For å gjøre forholdene enda verre er temperaturen i sjøvannet her inne ikke langt fra frysepunktet. En finner derfor svært lite planteliv i det indre av Polhavet, og dette er igjen grunnen til det særdeles sparsomme dyreliv. Så våre sjanser til å ernære oss ved jakt der ute i tilfelle vi havarerte, var derfor nærmest lik null.

Navigatoren hadde regnet med en fire timers flyging fra Ellesmerekysten til T-3. Under den første del av flygingen hadde vi hatt utmerket vær med palitelige solobservasjoner og god siktbarhet for å bestemme avdriften. Ved firetiden om ettermiddagen minsket imidlertid siktbarheten til mindre enn en kilometer; sola sto lavt i horisonten og så ut som en flat, sammenklemmt skive. Derpå forsvant den fullstendig bakom skydekket, og isen var dekket av en tynn tåke, så det var ingen horisont.

Vi hadde da vært på vingene nesten åtte timer, og etter navigatørens beregninger skulle vi nå være over T-3's sist kjente posisjon, nemlig $88^{\circ} 17'N$ — $166^{\circ} 0' W$, men vi så ikke tegn til noen isøy.

Mekanikeren som hadde kommet med på denne ferden i kraft av tjenesteplikt og uten personlig å ha ønsket å få være med på eventyret, kom akterut for å kontrollere bensinmengden i tanken.

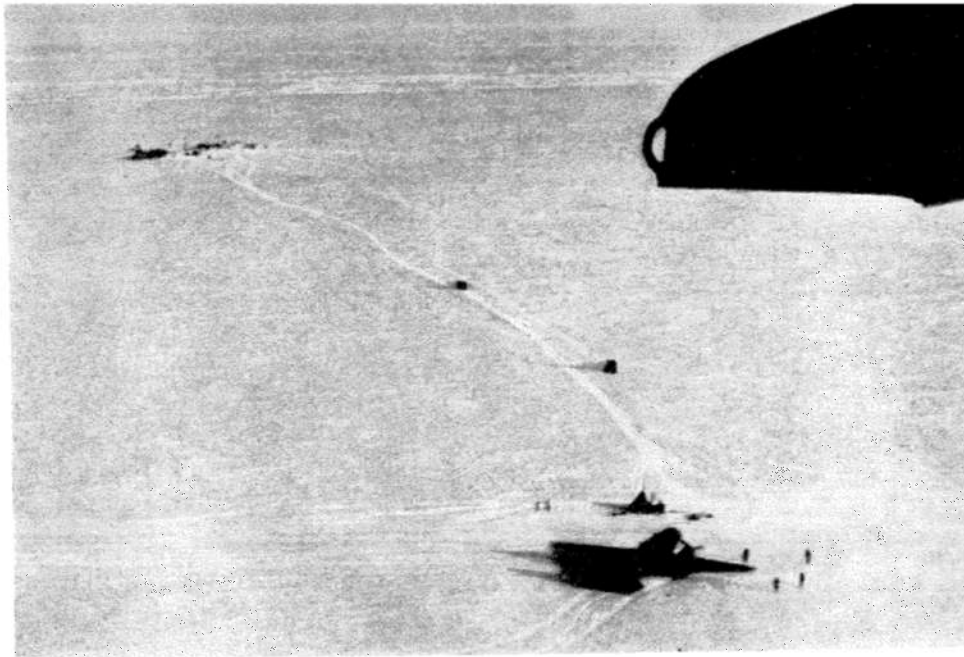
— Hvordan går det? spurte jeg.

— De vet ikke hvor vi er hen, svarte han.

Vi fløy i sirkler rundt den antatte posisjon av T-3. Jeg sto og betraktet bensinen i tanken som gradvis minsket inntil det bare var et par skjeer igjen, da mekanikeren skyndte seg å slå over til styrbord ving-tank. Det var fremdeles en oljelekkasje i høyre motor.

Etter hvert som minuttene gikk, begynte flygerne å se bekymret ut for første gang under turen. De beveget seg nervøst fram og tilbake fra side til annen i setene, speidet utover isen i alle retninger og spurte hyppig etter radiokontakt og bensinforbruk.

Jeg forestilte meg det verste: timevis med nyttelos leting inn-



T-3. Leiren er etablert, fly lander med nye forsyninger.

til bensinforbruket nærmet seg det punkt da det ikke lenger var mulig å vende tilbake, og derpå kom kanskje et veddeløp for livet mot land. Med en oljelekkasje på høyre motor, og med været som stadig forverret seg, kunne vi forutse sjansene til å ende dagen på en isfløe midt i dette isødet. Og i beste fall, vi hadde liten lyst på hjemturens seksten, atten timers flyging, med uforrettet sak.

Det kom en periode med dårlig radiotakt, derpå fikk vi atter skikkelig forbindelse med de tre C. 54 og mottok beskjed om at det ledende eskorteflyet med kaptein Smith i førersetet hadde vært over det området hvor T-3 skulle befinne seg i over tredve minutter, og fremdeles holdt på å søke etter målet. De meldte tredve kilometers siktbarhet, og det var i hvert fall gode nyheter for oss.

Plutselig skjedde det noe. Jeg sto i døren til navigasjonskabinen, da jeg fikk se av fjeset til Joe at han hadde mottatt en viktig beskjed gjennom øretelefonene. Det var navigatøren på den første C. 54 som meldte i sin monotone stemme og på sin nonchalante

mate: — Jeg kan melde at vi har funnet T-3. Øya er under oss nettopp nå. Det er ingen der nede!

De begynte å sende ut radiosignaler og vi innstilte radiokompasset deretter. Stemningen i flyet hadde variert mellom det dypeste alvor til den lyseste optimisme under hele ekspedisjonen. På dette tidspunkt var stemningen jublende, for å si det mildt.

Det skulle imidlertid vise seg at våre bekymringer var på langt nær over. Vi hadde fløyet etter radiokompasset mer enn tredve minutter, da vi oppdaget at signalene ble svakere og svakere: vi fløy i motsatt retning, bort fra målet og mot Sibir. Erhart gjorde en kurve på 180°. Vi fortsatte å fly etter denne kurs en halv times tid, men intet skjedde. Motorene brummet og forbrukte den dyrebare bensinen, og flyet reiste seg og sank på vingene idet de pløyet seg fremover gjennom frostdisen.

Flygerne begynte atter å se bekymret ut. Vi begynte å svinge hit og dit, mens vi holdt skarp utkikk etter de andre flyene. De to siste eskorte-flyene var nå på vei mot målet og meldte at de begynte å sirkle rundt T-3 i forskjellige høyder, et tusen, to tusen og tre tusen fot.

Minuttene gikk. På dette tidspunkt var navigatøren hjelpeløs. Han hadde utspilt sin rolle, og da flygerne begynte å fly etter radiokompasset, hadde han ikke lenger kontroll over begivenhetenes gang. I et siste forsøk foretok han gjentatte solobservasjoner samtidig med navigatøren på det ledende C. 54 for å bestemme om vi nærmet oss eller fjernet oss fra hverandre. Da heller ikke dette forsøk førte fram, fikk vi beskjed om å holde utkikk etter lyssignaler, utsendt fra eskorte-flyene.

Mens dette pågikk, kom det plutselig en svær, hvit masse med flytende is til syne under oss — T-3! Jeg så opp, og i det fjerne kunne jeg så vidt skimte de tre C. 54 som sirklet over oss og etterlot brede kondensasjons-strimer på himmelen der de fór.

Vi gikk ned og gjorde flere overflygninger over øya for å se nærmere på overflaten fra lav høyde. Det ble snart opplagt at overflaten på langt nær var så jevn som den hadde sett ut til å være på rekognoseringsflygingen. Dessuten blåste det en sterk vind tvers over øya, som pisket snøen langs den bølgete overflaten.

Fra denne høyde kunne vi tydelig se den bølge- og dalformede overflaten med en skorpe av vindblåst snø. Den så ru og ujevnt ut.

Gang på gang fløy vi over. Flygerne strøk kloss over øya, mens de anstrengt så seg om etter et passende sted for å slå seg ned. Men dette var ingen lett sak, for flyet kastet seg alle veier i de sterke vindkastene og hvor den enn prøvde, så var forholdet alltid det samme: en bølgende overflate med dype snøfonner. Og dertil så det ut som om vinden blåste på tvers av bølgeryggen på isøya.

Vi andre var helt og holdent i flygernes hender. Vi kunne ikke gjøre noe som helst annet enn å betrakte dem gjennom kabindøra som de hadde åpnet slik at vi kunne høre deres ordrer.

— Røykbomber, ropte generalen.

Navigatøren dro fram en kasse med røykbomber. Joe grep fatt i en av dem, og mens Erhart gjorde et stup, nappet Joe ut sikringen og kastet røykbomben ut igjennom døren for å bestemme retning av vinden og tilnærmelsesvis dens styrke. Joe hadde et fryktelig strev med å holde døren åpen med den ene foten mens han forsøkte å bli kvitt røykbomben. Mike og jeg sto på kne foran hvert vårt vindu for å prøve å få et glimt av bomben idet Erhart satte nesen opp igjen for å komme tilbake til et nytt stup. Røyken spredte seg i en lang strime kloss over overflaten og forsvant så hurtig blant snøfokket at det så ut som om vinden var voldsom. Joe kastet flere bomber, men resultatet var alltid det samme.

Erhart kom inn på ny, slo av gass og senket flyet ned inntil bakenden av skiene så vidt berørte overflaten, og slik dro han dem over snøen langs med øya. Vi så på sporene som skiene gjorde at snøen var mye dypere enn vi hadde ventet. Til å begynne med hadde vi et svakt håp om at snøen kanskje ville være grunnere andre steder på øya, og flere områder ble forsøkt, men resultatet var det samme. Snøen var dyp og overflaten så ujevn at vi var sterkt i tvil om det skulle lykkes å lande uten å ødelegge flyet.

Over oss kretset de tre firemotors flyene, i dem satt det tredve mann og betraktet våre forsøk. Og ble det fiasko, ville det bety slutten på ekspedisjonen, måneder av anstrengende forberedelser

ville ha vært forgjeves og våre håp om å løse noen av de interessante problemer i Polbassenget ville vært ute.

Endelig så det ut som om flygerne hadde valgt et sted nær den ene enden av øya.

— Vi går inn. Hold godt fast på tennene! ropte Erhart fra føreriset.

To ganger gikk han så lavt at skiene berørte bakken og ble dratt flere hundre meter bortover. På tredje forsøket slapp han seg helt ned, men kom så opp igjen etter å ha tilbakelagt en distanse på flere hundre meter, mens skiene slo og dasket mot isklumpene og flyet klasket fra bakkekam til bakkekam. Under det fjerde forsøk gjorde vi en fullstendig landing, og flyet ble hurtig brakt til full stopp i den dype snøen. Vi hadde vært tvunget til å lande på tvers av bakkeryggene på grunn av vinden, men på tross av det hadde landingen vært mye bedre enn vi hadde ventet.

For full gass taxiet vi opp og ned langs ryggene, men overalt var det hardblåst snø, flere fot dyp. Vi humpet og skramlet over isen, mens propellene pisket opp snøen langs flyet, så det så ut som storm og fullstendig forhindret oss fra å se ut gjennom vinduet.

Endelig ble flyet parkert i to fot snø, kloss ved en høyde en kilometers vei fra enden av øya, og motorene ble stanset. Skiene sugde seg øyeblikkelig fast i snøen. Dette var en time etter middag lokal tid, ti timer etter at vi hadde startet fra Thule.

Det var klart solskinn, men da vi sakte åpnet døren, fikk vi det kalde gufset fra isen.

Vi anslo temperaturen til å være henimot -55°C — og det blåste en isende vind som sopte snøen over den bølgende overflaten av øya, slik at det så ut som et opprørt hav.

Her var vi da endelig ved vårt mål, en flytende øy av is, bare 100 nautiske mil fra selve Nordpolen.

Vi fant snart ut at snøen var for dyp til at eskorte-flyene kunne lande med de to tonn utstyr som trengtes i første omgang til en basis. Men motvillig gikk general Old med på å etterlate oss på flaket likevel.

Da generalen endelig ga seg, plantet han det amerikanske flyvåpens flagg i snøen på det sted som skulle bli vår leirplass, på en isrygg en kilometers vei fra kanten av flaket. Så gikk vi i gang med å losse flyet. Det gjaldt å handle fort, for de tre firemotors eskorteflyene sirklet over flaket og forbrukte bensinen som kunne komme godt med på tilbaketuren — i tilfelle av motvind. Generalen dirigerte operasjonen gjennom radioen på Dakota-flyet. Eskorteflyet som var utstyrt med dør for fallskjermutkast, fikk ordre om å gjøre seg klar til å kaste fire fat bensin ned over høyden der vi hadde landet. Det tunge flyet gjorde et par runder for å sikte seg inn. Så kom det ned på 500 fots høyde, og det første fat ble lempet ut. Vi hørte blaffet da skjermen slo seg ut, men så glapp fatet ut av surringen og styrtet mot isen og ble knust, så bensinstrålen sto himmelhøyt, mens den tomme fallskjermen seilte av sted med vinden.

Siden gikk det bedre, de siste tre fatene kom ned uten uhell og ble stående i snøen, synlig på lang avstand. Nå hadde vi nok bensin til å fylle på Dakota-flyet for tilbaketuren.

Imens hadde vi stukket ut et landingsfelt med lysende flagg, der resten av vårt utstyr skulle kastes. Gang på gang kom flyet brølende kloss over hodene på oss og slapp en rad med fallskjermbeholdere. Det knitret i fallskjermene der de åpnet seg i den iskalde luften og begynte å dale. Under dem dinglet de lyse aluminiumsbeholderne som blinket i skjæret fra solskiven som sto lavt over øya og lyste så veikt som en måne. Slik kom det fra luften halvannet tonn med proviant, presenninger, soveposer, telt, ovner og fyringsolje. Her hadde vi utstyr nok til å leve sorgløst i 40 døgn — om det knep kunne vi saktens strekke det til flere måneder.

Vi som skulle bli igjen på flaket hadde allerede satt opp et dobbeltvegget telt som vi forankret i isen. De andre sa farvel og klatret inn i flyet, som da alt hadde stått der på flaket i nesten fire timer. Venstre motor ville ikke starte, og det så en stund ut som om de kom til å bli. Men så endelig tente den, vi brøt løs skiene fra isen og flyet begynte å bevege seg. De fylte bensin, snudde flyet mot vinden og siste mann klatret ombord. Så drønnet

motorene over vidda og flyet startet: det vagget først som en gås over den ujevne overflaten, men så plutselig tente de rakettanordningen på understellet. Dermed økte kraften med 1200 hestekrefter, og flyet ble formelig kastet i luften. Det fortsatte å stige og satte kurs direkte mot Ellesmere Island. De andre flyene vugget med vingene og fulgte etter. For oss som sto igjen var det nå ingen vei tilbake. Og da duren fra de ti flymotorene døde bort, ble vi stående et øyeblikk i stillhet og lytte til brakene fra isøya som ustanselig lå og malte og rev mot skruisen langs kantene. Det var så kaldt at vi sa ingenting mens vi fortsatte med å gjøre i stand leiren. Vi hadde mer enn nok med å holde liv i ansiktet og hendene våre.

Vi murte opp en solid snøkant rundt hele teltet for å hindre at stormen skulle få tak under duken, så strakte vi ut presenning som gulv over isen og bar inn det mest livsviktige utstyr: radioapparater, våpen, førstehjelpssaker og proviant. Dernest gikk vi i gang med å samle inn utstyret som lå strødd rundt om i snøen etter sleppet. Det gjaldt å sikre oss utstyret før snøstormen kom.

Men dette var ingen lett sak. Vi trampet gjennom tre fot skaresnø og slepte på de 150 kilos beholderne som vi hadde surret oppå en slags pulkslede. Sleden hadde det med å bryte gjennom skaren eller velte. Vi halte og dro, og peste og plagedes i den tykke, balkete påkledningen.

Slik holdt vi på hele natten igjennom. Ut på morgensiden kunne vi endelig ta til med å forberede oss til noen timers søvn. Vi brettet ut de froststive luftmadrassene oppå presenningen og rullet ut soveposene oppå dem: hver mann hadde to soveposer til underlag og en til å ligge i.

Så gjaldt det å skaffe varme i en eller annen form, men det var så kaldt at parafinen antentes ikke. Ikke engang bensin brant før vi hadde brukt flere fyrstikker. Parafinen fløt som tykk sirup, og når den dryppet ned på primusmetallet, størknet den som om det var stearin. Fyringsoljen så ut som sørpeis.

Langt om lenge fikk vi de tre primusene i gang, vi stilte dem i en ring rundt teltstangen, åpnet noen rasjonsbokser og laget vart første måltid. Vi sto der og tygde frosne pølser, kjeks og

frukt og drakk sjokolade mens vi hele tiden prøvde å varme oss på hendene over primusene.

Så krøp vi inn i posen, halvt påkledd, med skinnluene på og en genser over ansiktet. Det var 24 timer siden vi hadde smakt søvn.

Da vi våknet senere på dagen, hadde vi rimfrost i ansiktet og rundt åpningen på soveposene. Slik begynte vår tidløse tilværelse på isøya. For oss hadde klokken faktisk ingen betydning, for det var samme lys dag og natt, og fordi meridianene så nær Nordpolen ligger så kloss inntil hverandre, skiftet vi stadig lokal tid etter hvert som flaket drev med vind og strøm øst eller vest.

Vår oppgave på dette tidspunkt var å rekognosere isøya for å undersøke hvorvidt det var mulig å opprette en permanent stasjon. Skulle ekspedisjonen lykkes, måtte resten av utstyret kunne fraktes inn på et eller annet vis. Vi hadde alt forvisset oss om at det var umulig å lage en startbane på T-3 for tunge transportfly uten mekanisert utstyr. Vår nest beste løsning besto da i å finne en høvelig landingsplass i drivisen utenfor T-3, der utstyret kunne landes, og så fraktes inn på øya.

Vi snørte derfor på oss snøskoene, slo et skjerf om ansiktet og la i vei mot kanten av flaket for å få et overblikk over drivisen. Da vi nærmet oss kanten, tok vi en pause for å tine opp ansiktene våre, for det var ikke til å unngå at vi til stadighet fikk første-grads forfrysninger i nesen.

Så fortsatte vi vår vandring, nådde kanten av flaket og klatret opp på den høyeste iskoss for å undersøke havisen. Kloss inntil øya var det en åpen råk. Utenfor var isen grov og ujevn med baks og skrugar, men ingen flate florer så langt vi kunne se utover. Vi måtte derfor oppgi håpet om å finne en landingsplass der firemotors fly kunne lande på hjul i havisen utenfor T-3, og vi trasket forfrosne tilbake til leiren.

Nå gjensto det bare én mulighet: å fly inn personell og instrumenter med Dakota-fly, utstyrt med ski, og å kaste alt utstyr som kunne kastes i fallskjerm fra firemotors transportfly.

Imidlertid gjaldt det nå først å konsolidere vår stilling på flaket. Vi fjernet snøen over isen i et passende område og reiste et solid, firkantet, ildsikkert telt som skulle tjene til kjøkken. Utvendig

isolerte vi det med blokker av snø, midt i teltet plaserte vi oljeovnen som vi satte i forbindelse med oljefatet utenfor ved hjelp av en kobberledning, men oljen frøs stadig i ledningen, slik at vi ustanselig måtte ut med primusen for å tine ledningen opp. Vi laget stoler av proviantkasser og konstruerte hyller og dør av en bordkasse. Til slutt hadde vi et koselig og lunt sted der vi kunne innta våre måltider. Derneft forbandt vi de to teltene med en snøtunnel, og så tok vi fatt på å konstruere to store snøhuler like i nærheten; en av dem skulle brukes til lagerrom, og den andre skulle tjene som soverom. Vi grov oss ned til den faste isen, murte så opp solide vegger av store snøblokker og dekket det hele til med et tak av presenning som vi forankret i isen. Vi brukte praktisk talt all vår tid og vår energi de første dagene til å konsolidere leiren, og først da Joe hadde fullført sitt spesielle prosjekt: «avtrede», en hule i snøen forbundet med teltet med en snøgang, var vi helt trygge.

Den fjerde dagen kom stormen. Den brøt plutselig løs om ettermiddagen før vi enda hadde fått flyttet inn i den nye snøhulen som skulle tjene til soverom. Før kvelden kom var det slik en forrykende snøstorm at en ikke kunne puste mot snøkavet. Vi krøp på alle fire gjennom tunnelen og inn i teltet, der vi tilbrakte stormnatten uten å kunne sove. Vi lå der og hørte hylet av stormen som pisket snøen over duken og presset stråler av finkornet snø gjennom teltåpningen og inn på gulvet. For hver stormrosse smalt det i teltet som fra et rifleskudd og vi ventet gang på gang at teltet skulle ryke. Men det holdt merkelig nok, og etter 24 timer døde stormen ut like fort som den hadde kommet. Da vi endelig kom ut, kjente vi knapt leiren igjen, for alt var føyet ned.

Dagene som fulgte tilbrakte vi med å undersøke resten av isøya systematisk i håp om å finne et bedre landingssted der en kanskje kunne lande på hjul; men forgjeves. Time etter time trasket vi på truger over den uberegnelige skaren, bølgedal opp og bølgedal ned, fra den ene enden av øya til den andre, forfrosne, med istapper i nesen og rimfrost i skjegget.

Den 23. mars hadde vi for første gang midnattssol på T-3.

Vi hadde nå fullført rekognoseringen og hadde ikke annet å gjøre enn å vente på kontakt med omverdenen. Våre radiostasjoner nådde ikke fastlandet, så vår eneste sjanse var å komme i kontakt med værvarslingsflyene.

Om morgenen den 24. mars våknet jeg brått ved at jeg hørte en eiendommelig dur over snøhulen. Jeg vekket Mike, og sammen styrtet vi ut og fikk øye på et superfortress som sirklet over leiren. Vi stormet inn i koketeltet etter radioen og snublet over Joe som satt og sov foran den glødende ovnen. I forvirringen sprang han opp, grep tak i det ene apparatet og la på dør, uten lue og votter.

Vi ga oss til å anrope flyet på 100-meter båndet, og signalene kom igjennom, tydelig og klart. Det viste seg å være vår gamle venn, major Soderberg fra værvarslings-esquadronen som førte flyet. Han brakte meg den gledelige nyhet at min kone hadde født en sønn i Alaska to dager etter at vi landet på flaket.

Vi hadde imøtesett denne begivenhet, og medbrakte i den anledning en flaske likør og en fødselsdagskake. Flasken var bunnfrosset og måtte tines på ovnen, og kaken måtte vi skjære i tre stykker med en tømmermannssag.

Polarfesten fortsatte rundt teltovnene under oppløftet stemning, og det var langt over midnatt før vi krøp i posene.

Det kom dager med nytt kaldvær, og det kom andre dager med storm. Men vi levde i trygghet med vårt rutinemessige arbeid. Og så en natt kom det atter fly over leiren, en superfortress som sirklet der oppe i tredve minutter og meddelte at ekspedisjonen skulle føres videre etter planen, flyene hadde allerede landet i Thule og ventet å være over T-3 om morgenen den 30. mars med flere folk og mer utstyr.

Dette var gode nyheter for oss. Vårt neste skritt var å finne en høvelig landingsplass for Dakota-flyet, og å merke en ny landingsplass for utstyr. Men vi kom ikke ut på grunn av uvær. Snøstormen raste hele døgnet: vi ventet natten igjennom på at den skulle løye, men først ut på neste formiddag kunne vi ta fatt på den nesten håpløse oppgaven. Snøen sopte langs bakken og utvisket alt, all slags isknulter og ujevnheter skjulte seg under

snøskorpen, og snøen varierte i dybder fra fa tommer til fonner på flere fot. Endelig, etter å ha måttet gi opp åtte ganger, fant vi en høvelig startplass som vi måtte merke med flagg. Men da var også siktbarheten redusert til null, og vinden økte stadig på.

Om morgenen dagen etter kom plutselig det firemotors transportflyet til syne gjennom en rift i skyene rett over leiren, uten at vi på forhånd hadde vært i stand til å få radioforbindelse. Det stupte og begynte straks å kaste utstyr i den sterke vinden over det utstakete område. Det kom fyringsolje, proviant, radioutstyr og vitenskapelige instrumenter i beholdere som dalte i tett rekkefølge.

Nå var også Dakota-flyet der. Etter en lav overflyging over landingsplassen der Joe og jeg sto for å markere hvor den begynte, landet det brått. I det samme det berørte bakken, ble det borte i en veldig sky av snø. Et øyeblikk trodde vi at det hadde gjort kollbøtte under nedslaget. Men så hørte vi atter brøl fra motorene, og flyet kom brøytende som en snøplog.

Flygeren hadde ikke sett flaggene våre i føyket, og hadde landet langt til venstre for den oppmerkete landingsplassen. Landingen var voldsom og han hadde skadd den venstre skia.

De brakte radiotelegrafisten Paul Green, geofysikeren Crary og Joes hund, Tundra, foruten kraftanlegg og en meteorologisk stasjon.

Vi hadde besluttet at jeg skulle følge flyet tilbake til Thule for å hjelpe med å organisere forsendelsen av utstyr over denne nye luftbrua til T-3.

To fat bensin ble kastet ned fra eskorte-flyet som ventet der oppe, slik at vi kunne fylle tankene på Dakota-flyet for tilbaketuren. Da det var gjort, sa vi farvel til våre kamerater, og så var vi klar til å starte. For full kraft gikk det bortetter vidda. Den skadde skia skar stadig ut til venstre, men så føltes det som om flygeren la vekten over på høyre ski; og så endelig begynte vi å stige.

Vi svingte, og da vi passerte leiren, så jeg fire mann og en hund som sto der nede ved leiren. Da vi landet tretten døgn



Stasjonen på T-3 med «Stars and Stripes» og det norske flagg.

tidligere, var snøen ubrutt, — nå gikk det fotspor i alle retninger.

Det venstre understell var også betydelig skadd under landingen, og kunne ikke trekkes opp, så vi fortsatte mot land med den venstre skia hengende under skroget, og gjorde bare 120 miles i timen. Vi landet ved Thule lenge etter midnatt.

På noen få hektiske uker var alt det nødvendige utstyret fraktet inn, og stasjonen i full drift, med daglig værvarslingstjeneste på T-3. Da vi så endelig vendte tilbake til Alaska etter fullendt ekspedisjon, fløy vi via T-3. På lang avstand oppfanget vi signalene fra radiofyret på T-3, og da vi i strålende solskinn gled inn over øya i 10 000 fots høyde, var det et yrende liv der nede. Over tredve mann sprang omkring i alle retninger rundt stasjonen, der hvor bare vi tre en gang stampet omkring på snøsko. To fly sto parkert langs den startbanen som vi engang hadde stukket ut med flagg i den sporløse, vindføkne snøen. En weasel drev på og slepte utstyr mellom dropping: området og den permanente bygning, mens vi for ikke så lenge siden slet oss fram over snøkorpa med en slede på slep. Der flagget før bare vaiet over snøhuler og

telt, var det nå store bygninger med bekvemmeligheter, forsynt med elektrisk lys og varme. Det var med en følelse av tilfredshet at det gikk opp for meg, da vi snudde og satte kursen mot Alaska, — at vår drøm om en permanent, vitenskapelig stasjon på en drivende isøy midt inne i Polhavet, var blitt til virkelighet.

Da så endelig arbeidet var organisert og observasjonene foregikk rutinemessig, kunne besetningen dra nytte av det gunstige været til å utvide observasjonen til også å omfatte andre deler av Polhavet, idet de brukte T-3 som operasjonsbase. I mai landet de med et Dakota-fly utstyrt med ski på en stor isfløe på den geografiske Nordpol. Der oppholdt de seg til geofysikerne hadde fått dybden av havet. De fant 15 150 fot hav under isen på selve Nordpolen. Så fløy de tilbake til T-3, bare 216 kilometer borte. Her fylte de bensin, drakk en kopp kaffe og gikk så atter på vingene. Det gjaldt å utnytte det fine været, for hele sommeren igjennom er det gjerne dagstøtt tåke og overskyet vær der inne i Nordpolbassenget. De fløy sørover til Ellesmere Island og landet på isøya T-1, som var gått på grunn utenfor shelfisen etter å ha fullført en 4000 kilometer stor sirkel tvers gjennom Polhavet fra Ellesmere Island, over Polen og tilbake til Ellesmere Island. Den viste seg å være identisk med T-3 i struktur. Derpå gikk de atter på vingene og landet under dramatiske forhold på selve shelfisen utenfor Ellesmere Island, og fastslo at isøyene virkelig ble dannet ved kalving fra denne shelfisen.

Midt i mai lyktes det oss for første gang å komme i direkte forbindelse med T-3 over amatør-radio fra Alaska. Fra da av kunne vi følge med dem fra dag til dag etter hvert som det vitenskapelige arbeidet skred fram.

Ved hjelp av regelmessige solobservasjoner bestemte de øyas nøyaktige posisjon med få dagers mellomrom. Det viste seg at øya beveger seg i siksak, drevet av vinden. De fant ingen tegn på en permanent havstrøm i den delen av Polbassenget. Siden vi første gang landet på T-3, har driften vært for det meste østlig, det nordligste punkt $88^{\circ} 50'$ nådde øya i mai 1952. Den beveger seg med en fart av 1,5—3 kilometer om dagen.

På den østre siden av øya fant de en mengde med store stein-

blokker. De veide opp til et tonn, og ma ha vært ført dit den gang flaket lå landfast.

Havdybden langs T-3's rute ble målt med korte mellomrom ved å avfyre dynamittsalver og derpå registrere ekkoet fra havbunnen ved hjelp av seismografer. De fant at dybden stort sett varierte mellom 12 300 og 12 800 fot, med unntagelse av de mer østlige områder, der de gjorde den interessante iakttagelse at det fantes veldig undersjoiske fjellkjeder som reiste seg over 5000 fot over havbunnen. Disse målingene har vist at Nordpolsbassenget ikke er et ensartet dypt basseng, som tidligere antatt, men at de deler av det som T-3 drev gjennom, er ganske uregelmessige og med sterkt varierende dyp.

Hver sjettede time sendte meteorologene sine observasjoner over radioen til fastlandet. Temperaturen nådde for første gang smeltepunktet i midten av mai. I slutten av juni var snøsmeltingen i full gang, men den verste snøsmeltingen fant sted mellom begynnelsen av juli og midten av august, da ble hele snødekket på T-3 smeltet og dannet veldig ferskvannssjøer på isen. Dessuten smeltet det bort et par fot is av overflaten. Dette betyr at T-3 som er 50 meter tykk, med tiden vil skrumpe sammen, og det er ikke sannsynlig at den vil ha en levetid på over 75 år, selv om den fortsetter å drive rundt i Polhavet.

Forskjellige gjenstander og rester av dyreliv som sannsynligvis var ført ut på isen da T-3 var landfast, ble vasket av sted med smeltevannsbekkene og hopet seg opp utenfor stasjonen. De fant kvister, plantedeler, fiskerester, en lemen og storparten av en villrein.

I april 1952 så vi spor av en isbjørn i snøen like ved stasjonen. Dette fikk oss til å tro at dyrelivet kanskje ikke var så sparsomt likevel i det indre av Polbassenget. Det skulle imidlertid vise seg at på hele sommeren så man ikke annet tegn til liv enn åtte fugler, — de fleste av dem måker — som fløy over flaket på vei fra Sibir. Det var ikke tegn til sei eller fisk i havet omkring flaket. Dette støtter den oppfatning at det indre av Polhavet er fattig på dyreliv, så det er ingen mulighet for at en kan leve av jakt og fangst der.

Men her finnes plankton i tilstrekkelige mengder til at det kan brukes til menneskeføde i nødsfall. Dette spørsmål ble utforsket av en marinebiolog fra det amerikanske flymedisinske institutt i Alaska, som tilbrakte hele vinteren der oppe med å undersøke livet i havet.

Han satte opp et laboratorium av snøblokker, dekket med presenning og oppvarmet ved hjelp av en oljeovn, kloss utmed kanten av flaket, slik at han derfra med letthet kunne hente opp prøver gjennom et hull i pakkisen utenfor T-3. Men gang på gang brøt pakkisen inn over T-3 og smadret dette snøhuset, og det var så vidt han kom seg unna med utstyret sitt før skrugarene veltet seg over ham. Men han ga ikke opp. Han bygde nye snøhus og drev på med å senke sine samlegarn ned i det kalde havet og hentet opp en forbausende mengde med plankton. Han satte så ned sine sinnrike feller og senket sine kroker med agn av lakserogn gjennom hullene i isen. Han fikk aldri en fisk, men de små skjelldyrene stakk av gårde med beitene hans.

I juni ble den første måke observert på T-3. Den fløy over stasjonen på vei mot sør. Den dagen fikk oberst Fletchers kone en datter, hun fikk navnet Sila, som betyr «været» på eskimoenes språk. Noen få dager etter landet et Dakota-fly, og Joe Fletcher vendte tilbake til sivilisasjonen etter tre måneder på T-3.

Mens isøya fortsatte sin kurs, skubbet av sted med vinden i stadig kollisjon med den tette polarbaksen, i snøstorm og fullstendig mørke kunne vitenskapsmenene uforstyrret fortsette innsamlingen av sine verdifulle data under siviliserte forhold.

Utstyret var det beste som kan skaffes. Den permanente stasjon bød på komfortable soverom, kjøkken, spisesal, laboratorier og radiostasjon med verksteder, motorrom og garasjer for beltebilene. Det var vaske- og tørremaskin, elektrisk lys, spesiallagde møbler, mixmasters og radiogrammofon med utsøkte plater.

I mars 1953 da T-3 langsomt nærmet seg Grønland, ble operasjonen av øya overført til Northeast Air Command, med Thule som operasjonsbasis. T-3 er nå på vei tilbake til utgangspunktet: Ellesmere Island, og i mai 1954 ble den midlertidig evakuert så

lenge den befinner seg i nærheten av værvarslingsstasjonen Alert, fordi observasjoner fra T-3 da har mindre betydning.

Dette enestående eksperiment har allerede ytet verdifulle vitenskapelige bidrag. Mye av vår tidligere viten er blitt bekreftet, og nye viktige oppdagelser har vært gjort.

Av den største betydning i øyeblikket er de meteorologiske observasjoner som har strømmet inn fra T-3 regelmessig helt fra april 1952, og som fyller ut et stort hull i de data som er av vital betydning for en nøyaktigere værvarsling. I tillegg til rutineobservasjoner ved stasjonene sender de opp værvarslingsinstrumenter med ballong to ganger i døgnet. Disse undersøkelser på den arktiske meteorologiske område vil etter hvert øke kjennskapet til den atmosfæriske sirkulasjon i den nordlige hemisfære. Undersøkelsene over isens dannelselse og drift og dens relasjon til mulige klimaendringer, vil kunne kaste lys over været på det nordamerikanske kontinent og i Europa, et forhold som allerede Nansen pekte på for et halvt århundre siden. Resultatene fra T-3 ekspedisjonen har skaffet nye holdepunkter for at klimaet i polarstrøkene er blitt varmere og at den alminnelige tilbakegang av isen som har pågått de siste årtier, fortsetter.

T-3 eksperimentet har overbevist oss om at polarbaksen i det indre Polhav byr mennesket det mest ugjestmilde miljø av alle de arktiske områdene: et goldt, livløst øde av is, med en drepende kulde og en bitende vind, og hvor en bare kan klare seg med det aller beste utstyr. Dette har ført til at vi har måttet revidere vår oppfatning med hensyn til de krav en må stille til utstyr og proviant for flygere over disse strøk i tilfelle av en nødlanding. Her møter vi temperaturer ned til 55 grader med vind og fullstendig mørke om vinteren, og ufremkommelig sørpe på spredt dravis der en ikke kommer noen vei om sommeren.

De omfattende flyoperasjoner i forbindelse med T-3 ekspedisjonen har bidratt til å øke tiltroen til flyet som transportmiddel, selv i det indre av Nordpol-bassenget, og til polarnavigasjonens pålitelighet. Opprettelsen av en base på T-3 har brakt militære operasjoner inn i sentrum av Nordpolbassenget og har skapt en ny faktor i den militære kontroll av disse regioner, for en slik

base kan skaffe til veie observasjoner for forutsigelse av været, av essensiell betydning for militære flyoperasjoner langs hele den arktiske forsvarslinje. Denne og lignende baser kan endog tjene som utgangspunkt for fylling av bensin under langdistanseflyginger og for kampflyeskorte. Radiofyret på T-3 betyr sikrere navigasjon over klodens ende. Stasjonen på dette isfjellet kan tjene som operasjonsbasis for redningsekspedisjoner ved flyhavari i Polhavet. Endelig kan T-3 og lignende baser gå inn i kjeden av radarstasjoner som bevokter bakdøren til det nordamerikanske kontinent.

Men av enda større betydning enn den militære rolle, er det faktum at T-3 ekspedisjonen har gjort praktisk bruk av nordpolområdet som en trafikkåre i luftfarten som binder verdensdelene sammen i luften.

Konsul Lars Christensen 70 år

Av

Alf Gunnestad.

Det er kanskje ubeskjedent, og i alle fall føler jeg det slik — når jeg som en ubetydelig person i samfunnet skal forsøke å tegne en karakteristikk av en av samfunnets store menn, konsul Lars Christensen. Imidlertid føler jeg så mye sympati og hengivenhet ovenfor denne store personlighet at det er med den aller største glede jeg vil imotekomme anmodningen fra Polarbokens redaksjon om å gi et kort glimt av konsulen slik som jeg lærte ham å kjenne dengang jeg opplevet den lykke å få delta som flyger i en av hans mange ekspedisjoner til Antarktis.

Mitt første møte med konsulen var i september 1933 da jeg med en viss nervøsitet og angst troppet opp i hans privatbolig på Ranvik ved Sandefjord for å fremføre en bønn om å få stillet hans «Locheed Vega» fly, kjent under navnet «Quartsiluni» til disposisjon for en direkte flyging Gardermoen—London og retur. Angsten viste seg snart å være overflødig, — hans lune, liketille og sjarmerende vesen ga en følelsen av fortrolighet på en slik måte at det aldri vil glemmes.

Det inntrykket som festet seg ved dette første møte ble stadig sterkere og sterkere etter hvert som en fikk anledning til å stifte bekjentskap med dette enestående menneske. Jeg sto foran virkeligheten av det bilde som avdøde kommandør Lützow Holm (alle unge flygeres forbilde) tegnet av ham da han holdt sitt foredrag i Norsk Aeroklubb om Norvegiackspedisjonen.

Etterat forannevnte flyging var foretatt fikk jeg samme høst



Lars Christensen.

anledning til å bli med på «Torshavnekspedisjonen» til Antarktis. På denne ekspedisjonen var konsulen selv med, foruten hans sjarmerende frue og Lars jr.

Her ble det anledning til på nært hold å se hvilken popularitet konsulen og hans familie var gjenstand for, ikke bare hos de «høyere funksjonærer» ombord, men like meget hos byssegutten, dekksgutten, fyrbøteren eller hvem det ellers kunne være. Jeg tenkte mange ganger i mitt stille sinn at det måtte være enestående «å være så mektig» og samtidig nyte slik popularitet hos alle uansett politisk syn.

Karakteristisk for konsul Christensen er at han har bundet til seg for levetiden en stab av trofaste tjenere. Når man tilfeldigvis møter en av disse trauste karene som var med på «Torshavnekspedisjonen» i 1933/34 og som fortsatt er i konsulens tjeneste, blir en på nytt minnet om hvor avholdt konsulen er.

Antarktis, denne golde ørken av snø, is og fjell, har vært kon-

sulens store kjælebarn. Her mente han det var mye utforsket og her kunne han gjøre en stor innsats for landet og vitenskapen. Han realiserte tankene og ekspedisjon etter ekspedisjon utrustet han — ikke for å tjene sine egne interesser, men i menneskehetens tjeneste. En uendelighet av penger må disse ekspedisjonene ha kostet, men intet offer var for stort for å sikre Norge en bred plass i Antarktis for fremtiden.

Det er ikke min mening å forsøke å gi noen historikk over hans mange vitenskapelige forskerferder og de resultater som er oppnådd, for det ville føre for langt og samtidig ville det være overflødig.

For alle som interesserer seg for forskning i polaregnene vet hva som skjuler seg bak de norske navn som kartet viser.

Nordmenn, som forstår verdien av å skape noe nytt og verdien av det private initiativ som har vært drivkraften bak det hele, må være imponert og stolte.

Konsul Lars Christensen forsto å dra nytte av flyet allerede på et så tidlig tidspunkt at de fleste hadde lite eller ingen tro på det. Men en forutseende mann får alltid rett, og flyet ble til stor hjelp for de resultater som ble oppnådd.

En kunne ikke unngå å beundre den brennende trang som konsulen var besjelet av til å bringe klarhet i uløste problemer i Antarktis. En kunne ofte spørre seg selv hvorfor konsul Christensen gjorde alt dette — hvorfor ofret han en masse penger og tid på disse vitenskapelige ferder — kunne han noen gang regne med å få noe igjen for strevet. Svaret er såre enkelt — like enkelt som å svare på samme spørsmålet om hvorfor Nansen og Amundsen gjorde det samme. Det var ikke ære og berømmelse eller økonomisk vinning som sto bak, men trangten til å gjøre menneskeheten en stor tjeneste.

Fisket ved Vest-Grønland

Nordisk samarbeide.

Av

Helge Ingstad.

Vår vesle motorbåt hugger seg nordetter Vest-Grønlands kyst i tung sjø. Vi kommer fra Syd-Grønland, fra sagaens Austerbygd hvor vi har studert ruinene fra den norrøne bebyggelse som begynte med Eirik Raude for ca. 1000 år siden. I slutten av 1400-årene forsvant folket gåtefullt. Hvor ble det av?

Nå bærer det mot Vesterbygden — det nordlige område hvor våre langveisfarende forfedre slo seg til. Vi tar oss fram gjennom skjærgård og over åpne havstrekninger i skiftende vær og lærer en ny kyst å kjenne. Den minner på mange måter om den norske. Et dryss av øyer, dype fjorder som skjærer seg inn mellom ville fjell. Men innlandsisens mektige skjold i øst er noe for seg selv.

I over en uke har vi vært på farten nordetter, mennesker har vi sett lite til unntagen noen grønlendere hist og her. Men snart vil vi møte landsmenn, og tanken på det gir glede. Det er heller ikke fritt for at vi ser hen til å få tørket klærne, vasket av olje og skitt og strekke litt på bena. Vi er stuvet godt sammen i den lille båten.

Foran oss kommer et skjær til syne, sjøen bryter i kaskader over det — kysten bøyer av. Dette skulle stemme — jo der er fjordmunningen! Roret legges hardt over og det bærer innetter Kangerdluarssoruseq mot snødekte fjell. På nordsiden nær munningen kommer en beskjeden bebyggelse til syne — det må være *Ytre Færingerbavn*. Her skal det bl. a. være en liten stasjon for færøyske fiskere.

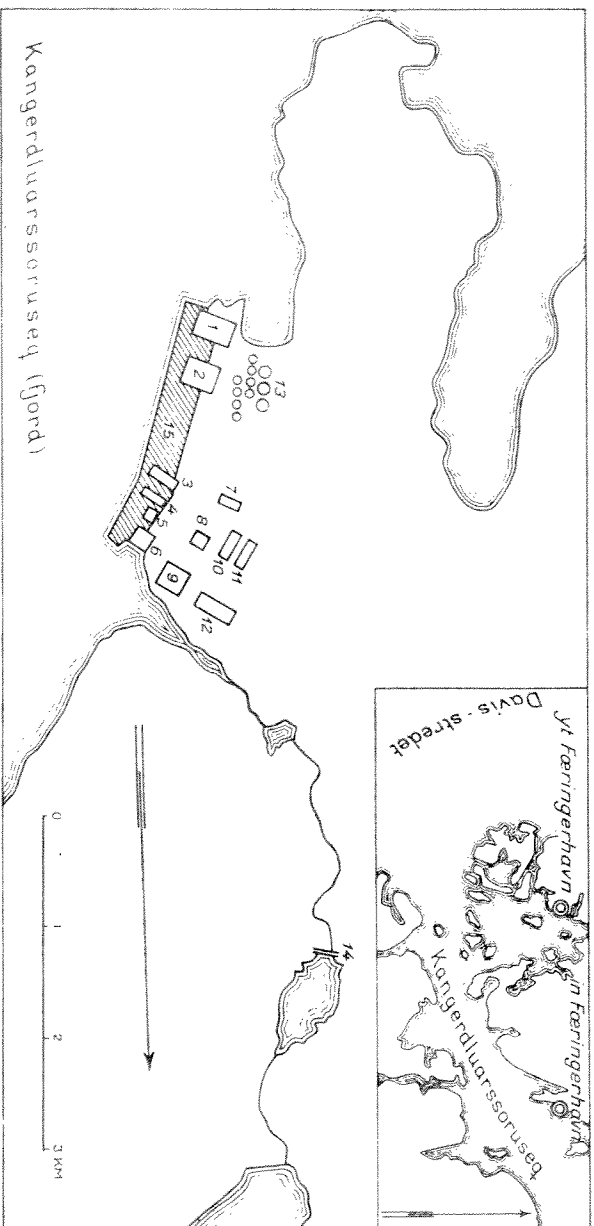
Videre innetter fjorden en ti minutters tid, vi svinger rundt en odde — og der! Nær en imponerende kai ligger en tyve fiske-skuter. Bak dem brer seg en slette med mange hus, enkelte riktig store, folk er på ferde i travel virksomhet. Et overraskende bilde ved den nakne polarkyst. Dette er *Indre Færingerbavn* som drives og eies av det dansk-færøysk-norske selskap *Nordafar*.

På bryggen står landsmenn og tar imot og det klinger festlig på bergensk, sunnmørsk og nordlandsk. Der er også stasjonens leder, dansken direktør Jørgen Jørgensen. Han gir oss et umiddelbart inntrykk av at vi er velkommen og møter oss med den største gjestfrihet.

Vi blir noen dager i Færingerbavn for å ordne med utrustning og reparasjoner. I denne tid får vi et levende inntrykk av forholdene på dette driftige sted. Vi finner venner blant folkene. En del er dansker, en færøying, men de fleste er nordmenn som rimelig kan være hvor det gjelder spesialarbeide ved en fiskeristasjon så langt mot nord. Her er den staute sunnmøring Lars Øye, færingen Lamhauge som er makeløs til å syngre sitt lands gamle stev utover kvelden, verkstedformann Arsund som kan reparere alt fra et lommeur til en tråler, bademester Skytterholm som bobler over av veltalenhet og godt humør, og andre friske karer.

Det er en intens aktivitet ved stasjonen. Morsomt å se hvor godt samarbeidet er mellom dansker, færøyinge og nordmenn. Ja, jeg har ikke vært mange steder i polarstrøkene hvor en stor gruppe mennesker har arbeidet sammen i slik fordragelighet.

Fort vekk kommer norske og færøyske skuter settende inn fra bankene, søkklastet med torsk som er flekket og saltet. Fisken leveres, forsyninger av agn, salt og annet losses ombord. Så er det andre skuter, norske og utenlandske som ikke leverer fisken her, men bare tar inn forsyninger. Nye folk kommer i land — tettbygde, værbitte karer med svære never. De er trette, for fisket på grønlandsbankene er et slit. Folkene har lott i fangsten, det gjelder å drive på. Fisk og atter fisk — sleipe dekk — kuling og storm — henge i til skuten er full. Så er det en lise å få en pust ved stasjonen. Men den blir kort, snart er skuten på havet igjen,



Færingærhav på Vestgrønland.

liner agnes, settes og hales, trålene tømmes over dekk, fisk sløyes, flekkes og saltes.

En flåte av fiskebåter er på ferde ute på bankene. Færøyske, norske, dessuten islandske, skotske, engelske, portugisiske, spanske, italienske og franske, hvorav mange er trawlere. Det er ca. 60 norske skuter på 150—300 tonn, de driver vesentlig linefiske. Alle må fiske utenfor territorialgrensen unntagen færøyingene som har en nærmere bestemt rett til å fiske innenfor. Ved siden av fiske med havgående skuter driver de et ganske stort småbåtfiske.

Det er først og fremst torsk som fiskes, men atskillige båter gjør en suppleringsfangst av kveite. Det fins også rike forekomster av steinbit, men ennå har man ikke for alvor gått inn for fangst av den. Det samme gjelder rødfisken. Også sild — på størrelse med islandssild forekommer, men den vet man lite om.

Indre Færingerhavn er på mange måter et imponerende anlegg, det er forbausende at en slik stasjon har kunnet reises i disse fjerne strøk i løpet av noen få år. Den er lagt an etter store linjer, er helt moderne og sterkt mekanisert. Vesentlige arbeider er unnagiort, men byggingen pågår. I 1955—56 vil de viktigste planer være gjennomført.

Det er en stor ting at man har funnet fram til et slikt gunstig sted — her er dypt vann for skutene kloss inn til kysten, elv i nærheten og en vid slette for bebyggelse.

Kaien er nå på ca. 200 meter, men skal bli 350. I nærheten ligger verkstedet som er beregnet på å betjene et stort antall båter. To svære fryserier er under bygging og vil være ferdig i 1954. Da vil også saltsiloen bli reist, den vil få en lagerkapasitet på 5000 tonn og bli utstyrt med to kraner som gir en samlet lossekapasitet på 100 tonn i timen. Et stykke fra sjøen ligger butikken som er vel assortert og har stort lager. Omkring på sletten er det brakker for ca. 200 mann og kontorer. Vannspørsmålet reiser ingen vanskelighet, for elven kommer fra et stort nedslagsdistrikt. Det er pumpestasjon og ledningsnett.

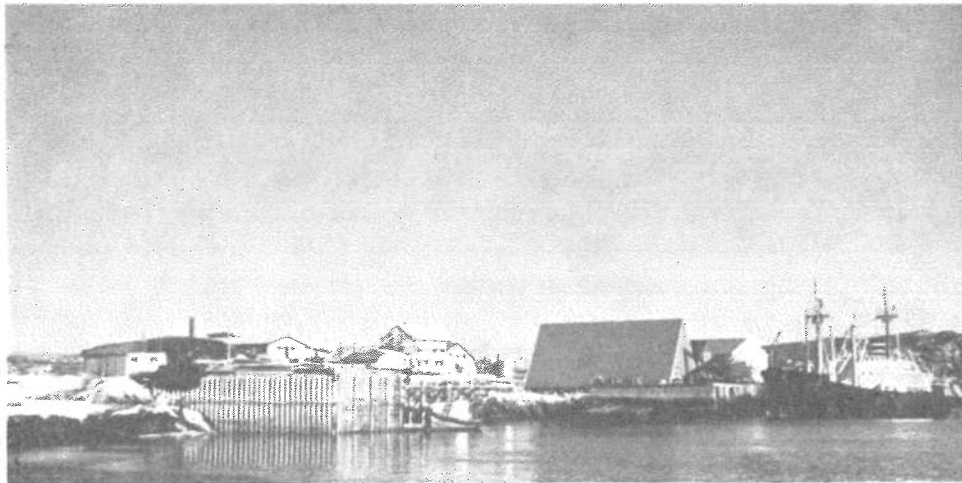
Nær elven ligger to imponerende bygg reist av den norske stat: Velferdshuset, dampbad og vaskeri. Her er tatt et løft, og de som har stått for det, fiskeridirektør Sunnanå og andre, fortjener stor anerkjennelse. Velferdshuset har en sal som rommer ca. 300—400 mennesker og en spisesal med plass til over hundre. Dampbadet er innbydende og så stort at det ville dekke behovet i en småby. Det hele er et sosialt tiltak uten tanke på fortjeneste og som ikke bare kommer nordmenn, men også dansker, færøyinge etc. til gode. Man må nesten kjenne til fiskernes slit på bankene i Davisstredet for fullt ut å forstå hva det betyr for dem å kunne koble av en kort tid under slike gode forhold.

Området byr på ypperlige muligheter for utvidelse og atskillig nytt er i emning. I 1954 vil stasjonen få egen radiostasjon som kan stå i kontakt med fiskerbåtene. Videre er det planer om å bygge en fiskemelfabrikk for å nytte ut avfallet. Når fryseriene er fullt ferdige vil man gå inn for steinbit- og kveitefilé som bl. a. har et marked i U. S. A. Andre tiltak vil sikkert også bli aktuelle etter hvert som utviklingen viser vei. Det er mange slags muligheter for en stasjon ved et hav så myldrende fullt av fisk.

Jeg har før nevnt at vi på inntur passerte et anlegg ved munningen av fjorden: *Ytre Færingerhavn*, hvor færingene har en beskjeden fiskeristasjon knyttet til sitt småbåtfiske. Båtene er gjerne på en 25 fot og det fiskes med line og pilk.

Også denne stasjon tilhører nå det nye selskap Nordafar. Vi tar en tur utover og hilser på havnefoged Møller, en grønlandsveteran, som har vist stor forståelse for den nye utvikling. Ved siden av fiskeristasjonens sparsomme bebyggelse har stedet radiostasjon, sykehus, havnefogedbolig og litt med.

Også med hensyn til *Ytre Færingerhavn* har Nordafar planer om modernisering og utvidelse med sikte på et omfattende småbåtfiske. I 1954 skal det bygges brakker for 54 mann, små pirer med salthus og et trandamperi til betjening av 150 småbåter — dvs. 300—500 fiskere. Videre skal det bli til at fiskerne skal kunne gå med ferskfisken direkte til *Indre Færingerhavn* hvor en småbåthavn skal bygges. Mellom de to stasjoner vil det bli vei. — Jo, det går for seg ved anleggene på den fjerne polarøya.



Store anlegg i Færingehavn.

Fiskeforekomstene i Davis-stredet og opprettelsen av fiskeristasjonen i Færingehavn har sin egenartede historie: Utenfor Grønlands vestkyst er det to store havområder: Baffinbukten i nord, Davis-stredet i syd. Ved ca. 68 gr. n. br. er de atskilt ved en undersjøisk høyderygg som fører til at det sydlige hav får et forholdsvis varmt vann med muligheter for en varierende fiskebestand. For temperaturen og livet i sjøen har strømmene sin store betydning. Den isfylte strøm som feier sydover langs Øst-Grønlands kyst fortsetter nordover langs vestkysten et stykke. I samme retning, men i dypere vannlag, løper en varm strøm — Irminger strømmen — en gren av Golfstrømmen som kommer fra den meksikanske gulf. Den sydlige del av Vest-Grønland ligger på samme breddegrad som Vest-Norge, men det kjølige innslag fra strømmen, innlandsis etc. fører til en lavere temperatur i luft og hav.

De forskjellige fiskearter er tilpasset bestemte temperaturer, de tåler i hvert fall ikke større variasjon fra det som for hver av dem er det normale. Således har man høynordiske fisker, eksempelvis polartorsken, som trives i forholdsvis kjølig vann. Så er det andre arter som vil ha det varmere, og det gjelder nyttefisk som sild og den alminnelige torsk. Hvor det gjelder Davis-stredet er forholdet at dette hav er et grenseområde for torskens utbredelse på lignende måte som ved Svalbard.

Det har stadig vært forekomster av torsk i enkelte gunstige strøk ved Vest-Grønland, men i beskjedent omfang. I 1820 satte det inn med veldige forekomster av torsk over en bred front, så ble den borte. Dette gjentok seg fra 1840 til begynnelsen av 1850-årene. Så var det slutt lenge. Fra omkring 1917 begynte torsken på ny å bli tallrik, den søkte etter hvert nordover i økende mengde helt til Diskobukten. Denne utvikling har fortsatt til i dag slik at det nå er en rikdom av torsk på Vest-Grønlands banker og i fjordene. Ja, endog ved Grønlands kjølige østkyst har den nå funnet levelige forhold — helt opp til Angmagssalik.

I 1930-årene ble det ved vidstrakte merkinger konstatert at torsken foretok lange vandringer mellom Island og Vest-Grønland og tilbake igjen. Vi kunne således tale om den islandsk-grønlandske torskestamme. Imidlertid er temperaturforholdene ved Vest-Grønland i de senere år blitt så gunstige at torsken også finner betingelser for å gyte der. En utstrakt gyting ble først påvist i enkelte fjorder, f. eks. Godthåbsfjorden, og da om våren. Men først og fremst er det innsiget med de veldige stimer av lodde som betinger storfisket der. I de senere år har man funnet at store mengder torsk gyter i Davis-stredet langs eggen av de sydlige banker. Det skjer i mars—april, og store mengder egg og yngel av torsk driver om sommeren i de øvre vannlag. Torsken ved Vest-Grønland kan nå ansees å utgjøre *en selvstendig stamme*, selv om det ennå må regnes med en del vandring til og fra Island. Torsken ved Vest-Grønland synes ikke å ha noen forbindelse med forekomstene ved New Foundland og Labrador, heller ikke med de norske.

Det første kommersielle fiske ved Vest-Grønland ble gjort av engelske skonnerter fra 1845 og få år utover. Fra 1866 til 1890-årene drev amerikanere et innbringende kveitefiske utenfor Holsteinsborg.

Fra omkring århundreskifte begynte færøyingene å bli aktive i disse farvann og i økende omfang etter hvert som det ble et rikere

OVERSIKTSKART



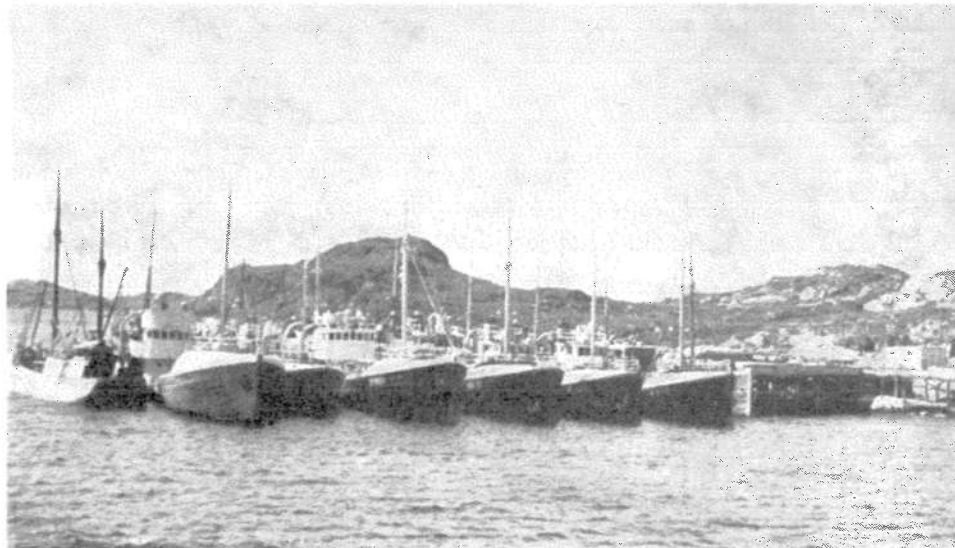
innslag av torsk. De var ypperlige fiskere. Det kan nevnes at deres fiske ved Vest-Grønland i atskillige år svinget mellom 27,8 og 51,3 prosent av totalkvantumet. I 1937 deltok 80—100 færøyske båter bemannet med 2500—3000 fiskere, det vil si halvparten av den mannlige befolkning på Færoyene. Også skuter fra andre nasjoner var på ferde, særlig fra begynnelsen av 1920-årene: engelske, skotske, portugisiske, franske, islandske, danske og norske. Samtidig fikk Grønlandernes kyst- og fjordfiske et stort oppsving.

Det norske fiske ved Vest-Grønland begynte i 1924. Fram til 1935 utgjorde kveiten den største del av fangstverdien. Fra 1926 begynte de såkalte «Helder-ekspedisjoner», som ble utrustet i Norge, men finansiert av engelske selskap. De opererte med svære moderskip, motordorrier m. m. Det ble tatt mengder av kveite, ja, så meget at bestanden ble alvorlig forringet. Den slags storfiske på kveiten måtte snart oppgis.

Også det norske *torskefiske* ved Vest-Grønland tok fatt i 1924, den kjente ishavsskipper Johan Olsen ga foranledning til det. I 1925 dro 40 skuter i vei, vesentlig fra Ålesund. Fangstene ble gode, men fartøyene var for små til at det kunne bli nevneverdig fortjeneste ved fiske i dette fjerne farvann. To større båter «Brattegg» og «Nyegg», hver på 480 tonn gjorde det bra. I 1930-årene ble det bygd atskillige lignende fartøyer med spesielt henblikk på Grønlands-fisket. Men den vesentlige del av den norske fiskerflåte hadde for liten aksjonsradius og sto i grønlandske farvann også overfor andre vanskeligheter som man ikke kunne rå med. Det var ingen forretning å fare dit så lenge det ikke var adgang til å søke havn for opplag av utstyr og fisk, bunkring m. m. Følgelig ble også utbyttet av det norske fiske i Davis-stredet i atskillige år temmelig beskjedent i forhold til andre nasjoners.

Med andre ord: spørsmålet om havner på Vest-Grønland som man kunne dra full nytte av, var brennende aktuelt for en stor del av den norske fiskerflåte.

Ved lov av 1. april 1925 ga Danmark skip adgang til å fylle vann til *drikkebruk* i 6 bestemte havner på Vest-Grønland. Etter forhandlinger mellom den danske og norske regjering i 1925—



Norske fiskerbåter i Færingerhavn.

1928 gikk Danmark med på at norske skip også skulle ha anledning til å fylle *kjelevann* i nevnte havner. En beskjeden innrømmelse som ikke kunne bringe nevneverdig forandring i den norske innsats ved Grønlandsfisket.

Så kom lov av 7. mai 1937. Ifølge den fikk bl. a. norske fartøyer adgang til å nytte Færingerhavn til opplag av fisk og forsyninger, fylling av vann etc. Dette var en innrømmelse av betydning, men en utbygget landstasjon hvor agn og salt kunne kjøpes, hvor båtene kunne bunkre, repareres etc., var en forutsetning for at et stort antall norske skuter kunne drive lønnsomt fiske så langt av sted.

Utsiktene til en gunstigere ordning var ikke lyse, for Grønlands-saken hadde skapt bitre følelser i begge land. Så kom krigen. Den felles skjebne under tysk besettelse da de to folk førte en forbitret underjordisk frihetskamp, førte dem nærmere sammen. Det ble en ny dansk-norsk atmosfære, preget av hjertelighet og forståelse.

I 1948 gjorde direktør Nils Skarbøvig fra Ålesund på vegne av de fremste fiske-eksportører i Bergen, Ålesund og Kristiansund, en henvendelse til de danske myndigheter for å oppnå en gunstigere ordning i forbindelse med fisket på Vest-Grønland. Resultatet

ble opprettelsen av et helt dansk selskap, Grønlands Industri og Handelskompani A/S (vanligvis kalt Asgriko) som fikk tillatelse til å drive fiskeristasjon i Færingehavn. Nordmennene hadde ikke adgang til å være medeiere, men kom inn i billedet gjennom et andelslag, A/L Utrustning. Dette hadde faste avtaler med Asgriko som blant annet gikk ut på å formidle at norske fiskerbåter nyttet stasjonen, noe som var en forutsetning for dens eksistens.

I 1949 gikk Asgriko i gang med å opprette fiskeristasjonen i Færingehavn vesentlig ved norske fagfolk. Den begynte etter hvert driften og det hele så lovende ut. Men det var skjær i sjøen. Blant annet så det ut som den nye Grønlandsreform av 1950 skulle bli kritisk for selskapet. Den gjorde Grønland til en del av Danmark og tok sikte på en radikal omlegging av forholdene til beste for grønlenderne. Kort sagt, det dansk-norske samarbeide på polarøya var ute i hardt vær.

Etter lange forhandlinger kom saken våren 1953 til en ny ordning. Når det kunne skje, skyldtes det først og fremst at de danske myndigheter stilte seg velvillige. Fra norsk hold var Nils Skarbøvig og Oluf Holm fra Ålesund samt Waldemar Werring fra Kristiansund blant dem som førte saken fram. I ganske særlig grad fortjener færingene honnør for sin innsats. Disse veteraner hvor det gjaldt grønlandsfisket kom nå inn i billedet med kraft. De så klart hvilke fordeler det ville gi alle parter om stasjonen i Færingehavn ble overtatt og drevet av et dansk-færøysk-norsk selskap. Målet måtte være et åpent nordisk samarbeide.

Dette syn vant fram. Resultatet ble opprettelsen av selskapet *Nordafar* med en kapital på 2 millioner kroner fordelt slik:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Grønlands Industri og Handelskompani A/S | kr. 400 000 |
| København (Asgriko) | |
| 2. L/F Grønlandsfelagid, Thorshavn | » 800 000 |
| 3. Norske selskap ved A/L Agno | » 800 000 |

Nordafar overtok både Asgrikos nye stasjon i Indre Færingehavn og færingenes eldre stasjon i ytre Færingehavn. Produsentgruppene A/L Utrustning og Grønlandsfelagid skulle avta hen-

holdsviis den norske og færøyske fisken. Nordafar fikk omfattende handels- og industrirettigheter etc. i 15 år. Selskapet betaler en større konsesjonsavgift til den danske stat, det er også avgift på den fisk nordmennene bringer i land eller laster om i Færingerhavn. Hvis konsesjonen ikke blir fornyet, skal den danske stat overta stasjonen etter full verdi.

I dag er den voksende, virksomme stasjon i Færingerhavn et lysende eksempel på at nordiske nasjoner kan gå i spann og trekke et stort lass fram.

*Forskjellige nasjoners
fangst av torsk på Vest-Grønland.*

Menge i metriske tonn, rund fersk vekt.

	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953
Danmark			1971	3489	5256	5345		
Grønland	15262	18029	18675	17050	21173	18200	16726	18624
Færøylene	2263	6583	15555	18320	29775	34360	48085	27552
England +								
Skotl. (UK)	52	94	11460	16892	1690	12293	56306	35039
Frankrike								19980
Island				1965		14302	48070	26253
Norge	322	2240	955	18500	30615	43178	22652	32017
Portugal		31603	34942	43634	40189	48361	55360	54503
Canada							679	
Spania							4879	2981

Det tilføyes at i de siste to år (1953—54) har også tyske trawlere begynt fiske ved Vest-Grønland, likesom de latinske land (inkl. Spania og Italia) har gått til utvidelse av fiske ved Vest-Grønland, spesielt da med større trawlere.

I de siste år har resultatet av det norske fiske ved Vest-Grønland vært på det beste, noe som i betydelig grad skyldes at stasjonen i Færingerhavn er blitt mere utbygget og effektiv. Som det fremgår av nedenstående oppgaver representerer det norske fiske millionverdier. Det er av interesse å merke at det årlige resultat

av det norske fiske ved Vest-Grønland fra 1931 til 1937 la omkring 1600 tonn, mens det i 1953 var ca. 32 016 tonn. For 1954 ser det enda gunstigere ut.

Det norske grønlandsfiske 1951—54.

(Torsk, rund fersk vekt.)

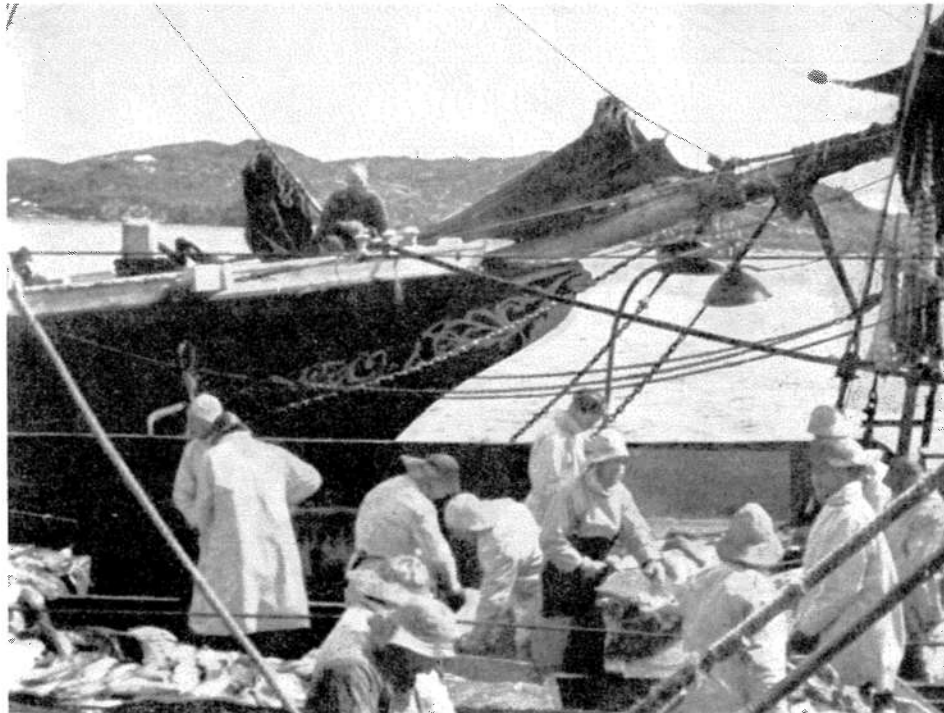
Ar	Bater	Mannskap	Torsk i tonn	Forstehandsverdi i tusen kroner
1951	63	1236	43 178	16 427
1952	46	981	22 652	13 660
1953	59	1216	32 017	18 335

Av de norske båter var det overveiende antall linefiskere, bare noen få trawlere.

Det er gledelig at også vest-grønlandernes fiske gir så vidt god avkastning. Deres gamle næringsgrunnlag — selfangst, reinjakt etc. er i det vesentlige falt bort, de er så å si helt avhengig av fisket. Som nevnt fisker de nær kysten og i fjordene, driver nesten ikke havfiske. Danskene har opprettet forskjellige stasjoner langs kysten som skaffer dem forsyninger og tar imot fangsten. Det er betegnende at grønlandernes samlede fiskekvantum som inntil 1941 ikke kom høyere enn 8000 tonn, i dag er bortimot 20 000 tonn pr. år.

Grønlanderne leverer ikke fisk til Færingerhavn, et nærmere samarbeide mellom denne stasjon og landets folk er for tiden ikke tillatt. Det er vanskelig å forstå annet enn at et nærmere samarbeide her i en eller annen form ville bli til stor fordel for grønlanderne. Her har de i sitt eget land de fremste fagfolk på fiskets område, det må da faktisk være en sjanse for et folk som famler med en ny tid å hente kunnskap fra dem. Blant annet bør det komme til at grønlanderne etter hånden lærer den vanskelige teknikk ved havfisket, som nedenfor nevnt kan dette engang bli avgjørende for dem.

Vil storfisket ved Vest-Grønland vare ved — med andre ord, vil havet fortsatt holde seg så varmt at torsken trives der? Vi



Travle dager i Færingehavn.

vet ikke. Vi vet bare at det også tidligere har vært rike torskeår, men at kaldere vann har satt inn og drevet fisken bort. Står vi nå overfor en lengere gunstig periode?

Hvis kaldere vann setter inn, hva så? En ting synes sikkert: torsken vil i det vesentlige først forsvinne fra fjordene og det nærmeste grunne kysthav — de områder hvor grønlenderne fisker. En katastrofe for dem. Fisket med havgående fartøyer vil, ifølge fiskerikonsulent Finn Devold, sannsynligvis i lengere tid kunne fortsette på vestsiden av bankene hvor varmere Atlanterhavsvann strømmer på.

Vi tar avskjed med våre venner i Færingehavn og fortsetter nordover langs kysten. Målet er som nevnt Vester-bygden, hvor norrøne folk hadde sine hjem for hundrer av år siden. Det bærer inn etter Lysufjodr (Ameralik) som de gamle håndskrifter taler om. Navnet betyr omtrent Torske-fjord, så fisket har nok også

i gamle dager hatt sin store betydning ved siden av fedrift og jakt.

Etter en tid ser vi ruin etter ruin i hellingen mot sjøen, og det lyser grønt fra de gamle innmarker. Vi nærmer oss fjordbunnen og ruinene av Torfin Karlsevnes gård Sandness. Han var Leif Erikssons djerpe etterfølger, ca. 500 år før Columbus, seilte han over til Vinland (Amerika) med familie, buskap etc. Han oppholdt seg der i tre år, men de innfødte ble for brysomme og han ble nødt til å dra tilbake.

Jeg står på dekket og ser innover mot ruinene av Sandness og innmarken hvor høyt gress duver for kveldsbrisen. For et vakkert sted — med fjord og fjell og myke åser omkring. Det måtte være malm i de karene som greide den harde tilværelsen her og som hadde slikt overskudd at de fór langveis av sted over havet til Amerika.

Uvilkårlig går tankene til norske fiskere og fangstmenn som jeg i årenes løp har møtt ved Grønland og i andre fjerne polarstrøk. Kalde, kyndige sjøfolk som fryktesløse legger ut på lange seilaser til det isfylte Nordishavet, Davisstredet, de antarktiske farvann osv. Så er det de som slår seg til i østlige polarland og år etter år tar det opp med mørketid og kulde under fangst på rev, bjørn etc. Fort vekk tar havet og ødemarken sitt, og det blir nye enker i de små hjem langs Norges værslitte kyst. Men ferdene til det fjerne fortsetter som noe selvfølgelig. Et levebrød, javel, men også en arv i blodet — en draging mot den blå horisont.

Slik har det vært i Norge siden gammel tid. Havet og de lange ferder hører med. Når alt kommer til alt er spranget fra forfedrene på Leif Erikssons og Torfin Karlsevnes tid til norske fiskere og fangstfolk i dag, ikke så stort som man skulle tro.

Etter isbjørnen

Av

Odd Lønø.

Det var fint vær med et rødt skjær over drivis og fjell. Sola er ennå ikke kommet over horisonten, men vi venter den om noen dager. Det er kaldt. Gradestokken viste $\div 29^{\circ}$ før jeg gikk ut, men akkurat nå merker jeg ingen ting til kulda, for bare 70—80 meter fra meg strever en bjørnebinne og en årsgammel unge med å ta seg fram i drivisen. Jeg ligger gjemt bak noen steiner.

Strømmen i sundet mellom Edgeøya og Halvmåneøya er svært stri. Den går som en elv. Isen er tett med sørpe og vann mellom flakene. Binna og ungen går mot strømmen. De klarer bare så vidt å avansere. Binna går foran og viser vei. Ungen kommer 4—5 meter bak. Hvis avstanden til neste flak bare er et par meter, hopper de begge rett over. Klarer de det ikke i ett hopp, strekker moren halsen og orienterer seg. Som regel tar den avgjørelsen raskt. Den tar sjansen på en eller flere små isknulter for sats videre til et sikkert flak. Rett som det er dumper de uti så vann og sørpe skvetter. Men det volder de smidige dyrene liten møye å nå fram der de vil. Det er tydelig at de ikke vil ut i vannet mere enn nødvendig, for når moren synes det ser vrient ut, går hun litt att og fram på flaket for å finne den beste veien. Strømmen tar den raskt sørover igjen. Jeg kan derfor i lengere tid betrakte de vakre dyrene og den elegante måten de tar seg fram på.

Det tar godt og vel en halv time før de er kommet så langt at jeg ikke kan se dem lenger. Men selv en god bjørnejakt vil ikke ha gitt meg et rikere minne.

Det er fremdeles mørketid, så jeg skynder meg for å na de siste selvskudd mens det ennå er litt lys fra himmelen i sør.

Det ble en binne og en to-åring på selvskuddene. Nordlyset flammet livlig da jeg kom hjem. Knut hadde gått over den nordlige del av øya. Han hadde skutt to bjørn. Altså fire bjørn.

Vi var tre som lå og fanget på Halvmåneøya sesongen 1946—1947. Vi hadde fanget godt, og sluttresultatet ble 136 døde bjørn og 5 levende. Dette er den største bjørnefangst som er gjort på Spitsbergen. Henry Rudi fanget i 1938 117 bjørn. Knut Bjåen fikk i 1948 128, derav 9 levende.

Halvmåneøya ligger spesielt godt til rette for bjørnefangst. Det er lite sannsynlig at det er noen bedre fangstplasser for bjørn på Spitsbergen. Det som gjør øya til slik en god fangstplass, er at det går sterk strøm i sundet og på utsiden av øya. Drivisen kommer derfor tett inntil øya. Bjørnen lever for det meste i drivisen og tar bare kortere turer på land.

Halvmånesundet fryser etter hvert igjen. Da er det nesten ikke bjørn å få på selvskuddene som står langs med sundet. Trekket av bjørn begynner når drivisen kommer, og er noenlunde jevnt til mai. I lange godvårsperioder dabber fangsten noe av. Den øker igjen når vind og strøm fører ny is inn mot øya. Sent på vinteren når det er mye fast is rundt øya, er det nesten ikke bjørn på selvskuddene som da er for langt fra drivisen hvor bjørnen går.

Isbjørnen tas for det meste på selvskudd. Det er avkappede geværer som bygges inn i kasser. En spekkåte er forbundet med avtrekkeren ved en snor. Når bjørnen biter i åtet, går skuddet av.

Er det godt trekk av bjørn forbi hytta, kan en også rigge til signal. Det er et spekkåte i en snor som fører inn i hytta, blikkboks i enden av snoren. Når så bjørnen trekker i åtet, ramler blikkboksen ned og varsler. Så er det å snike seg ut og forsøke å skyte den. Vi fikk ingen på signal.

I mørketiden fikk vi omtrent bare bjørnen på selvskudd. Vi tok i alt et par og nitti bjørn slik, resten skjøt vi.

Jakten er mest stilljakt. En ser bjørnen i isen og forsøker å komme på hold ved å skjære av kursen eller snike seg inn på den. Det er ikke alltid så lett. En kan også forsøke å benytte seg av



Vi stelte godt med fangene våre.

bjørnens nysgjerrighet ved å krype på fire og agere bjørn for å narre den på skuddhold. Det går i enkelte tilfelle. En gang hadde jeg nettopp skutt en bjørn og skulle til å flå den da en storing sto på to og betraktet meg. Jeg bestemte meg til å agere bjørn og krabbet ca. 10 m til jeg kom bak en isknult. Bjørnen kom stadig nærmere og sto av og til på to. Nå kunne jeg kanskje skutt den, men i håp om å narre den enda nærmere, krøp jeg videre til neste isknult, men da forsvant den. Senere erfaringer viste også at en bare burde la seg se én gang.

Halvmåneøya er også en god plass for fangst av bjørnunger. Vi oppdaget ingen hi på øya i 1946—47. Der var sikkert ingen heller, for vi så godt etter, og øya er flat og lett å fare over. Knut Bjåen som overvintret neste år også, fant heller ingen på øya. Men Rudi fortalte meg da jeg besøkte ham i Deeve Bay, at han hadde oppdaget to hi på Halvmåneøya den gang han lå der. Det ene var mellom noen store steiner helt nord på øya. Det andre oppdaget han på en noe uvanlig plass. En dag han gikk runden

for å se etter selvskuddene, så han et rundt hull i snøen rett over landkallen. En binne hadde nettopp gått ut med ungen sin. Det er nok ikke vanlig å finne hi på den flate Halvmåneøya. Derimot er det nok vanlig at binna går i hi i fjellene på Edgeøya. Her er flere ganger funnet hi.

De fem ungene vi fanget, fikk vi i driviskanten i april måned. I april tror jeg det er vanlig at binna forlater hiet, men det kan variere en del. På min overvintring i 1950—51 fanget jeg fire bjørneunger i Deeve Bay. De to første fanget jeg siste uken av mars. Det var noen kraftige rugger som vi først klarte å fange etter fem døgn. Disse hadde fulgt mora i minst én uke i drivisen og spist spekk og kjøtt. De spiste spekk med en gang vi ga dem det, så det var tydelig at de hadde smakt det før. De to andre fikk vi så sent som i mai, men disse var små og lot seg ta uten videre. De hadde neppe vært mere enn et par dager i driviskanten. En må regne med at binna forlater hiet fra ca. 15 mars til ca. 15. mai.

Det er vanskelig å vite når binna går i hi. Etter min mening går den i hi i november—desember når det har dannet seg så store skavler at den kan grave seg et hi.

En bør passe godt på bjørnunge en får tak i. Av de fem vi fanget, ble to slått i hjel av en hanbjørn som kom til hytta en natt. For å berge ungene mot bjørn bandt Knut året etter alle hundene i en ring rundt ungene. Men da kom postflyet og slapp ned en stor avispakke rett ved siden av en unge. Da skrev Knut i dagboken at han neste gang skulle sette opp sperreballonger så han kunne være helt trygg.

Da bjørnetrekket ikke er noe mindre i mørketiden, tror jeg ikke hanbjørn eller binner uten unger går i hi. Men alle bjørner kan for en kortere tid legge seg inn. I uvær graver de en grop i snøen, og tar det med ro til det verste har gitt seg. Disse gropene har jeg aldri funnet i flatt lende, men alltid i en skråning eller langt oppe i en dalside.

Også i fint vær legger bjørnen seg ofte til, og da så høyt at den har god utsikt. En gang kom jeg forsiktig fram på en 8—10

m høy skrent for å se etter bjørn. Det var det høyeste punktet i nærheten, så jeg tok fram kikkerten for å se etter bjørn i isen. Plutselig raste det ut en svær rusk av en bjørn rett foran bena mine. Bjørnen hadde gravet seg en grop 1—2 m under det høyeste punktet. Her lå den sikkert og koste seg i sola da den ble skremt av det skjeggete fjeset mitt. Den løp for livet ut i isen.

De store bjørnefangster rett før og etter krigen skulle tyde på at det er blitt mere bjørn. Men dette er neppe tilfelle. En bedre teknikk og flere selvskudd er sikkert grunnen. Det er å frykte for at bjørnestammen er gått en del tilbake, selv om det ikke ser ut til å være noen øyeblikkelig fare. En forsiktigere fangst bør likevel tilrådes.

Fangsten om sommeren når skinnene bare betales med 20—30 kroner, bør begrenses til store dyr som også gir noe spekk. Små sommerbjørner har liten verdi, og ingen tjener på å skyte dem.

Fangst av bjørnunger er lønnsom, men jeg må tilstå at jeg synes det er en trist måte å tjene penger på.

Fangst og fiske i fjerne farvann

KORT OVERSIKT

Av

Jobs. Sellæg.

Selfangsten.

Selfangsten langs Norges kyst er av gammel datum.

I selve isen begynte selfangsten meget senere, antagelig omkring år 1600 i Nord- og Østisen.

De viktigste fangstfelter i dag er Vesterisen, New Foundland og Nord- og Østisen.

Selfangst i Kvitsjøen har ikke kunnet drives etter krigen idet de sovjetiske myndigheter ikke har utstedet de nødvendige leidebrev.

Vår selfangstflåte ble under krigen sterkt desimert, men den er nå blitt bygget opp igjen, og er både større og bedre enn før krigen. Den består av i alt ca. 80 skuter hvorav 10—12 er store nok til å drive på New Foundlandsfeltet.

Av selen utnyttes spekket og skinnnet, og prisene på disse produktene kan variere meget.

Skinnet brukes dels som pelsskinn, dels i garveindustrien.

Det er særlig skinnnet av de unge dyrene, whitecoat og blueback som er etterspurte til pelsverk.

Seloljen som utvinnes av spekket, brukes særlig i industrien. Den beste kvalitet av seloljen kan også brukes til fremstilling av spisefett.

Selfangsten drives i våre dager særlig av selfangere fra Sunnmøre og fra Troms fylke. Men det utrustes også selfangstskuter fra andre fylker i Nord-Norge og undertiden også fra andre strok av landet enn Nord-Norge og Møre og Romsdals fylker.

Ca. 1000 mann har i etterkrigsårene vært beskjeftiget i selfangsten.

Selfangsten har i de fleste år etter krigen gitt et godt utbytte.

I årene 1950—53 ble det brakt hjem henholdsvis 255 000, 372 000, 260 000 og 193 000 dyr til en verdi av henholdsvis 12, 27,7, 10,6 og 8,3 mill. kroner.

Rekordåret i norsk selfangst etter krigen var året 1951, da prisene både på skinn og spekk var meget høye.

Endelige oppgaver over fangsten i 1954 foreligger ennå ikke.

Ifølge foreløpige oppgaver er det i alt pr. 1. juli 1954 hjemført 205 000 dyr.

Antagelig kan man rent skjønnsmessig sette verdien av fangsten i år til ca. 10 mill. kroner.

Ca. halvparten av kvantumet er fanget ved New Foundland og ca. halvparten i Vesterisen. Men i Vesterisen består ca. halvdelen av fangsten av klappmyss som i de senere år har vært betalt atskillig bedre enn Grønlandsselen.

I Nord- og Østisen har det vært fanget ca. 6000 grønlandssel, og vel 1300 storkobber.

Spekkmengden i år utgjør ca. 4000 tonn, og seloljen ble i år solgt på et gunstig tidspunkt.

Prisene på skinn har vært noe høyere i år enn i fjor.

Selfangsten er en meget hasardiøs næring, og det kreves både mot og utholdenhet av fangstmennene selv. Det er et hårdt og slitsomt liv for fangstmennene som fortjener god betaling for sin innsats.

Gjenoppbyggingen av flåten etter krigen har kostet store summer, og selfangstrederiene trenger derfor en rekke gode år for å kunne nedskrive de dyre skutene til et rimelig beløp.

Fiske i fjerne farvann.

De fleste land i Europa driver et utstrakt fiske i fjerne farvann langt borte fra landenes egne kyster. Dette gjelder i våre dager særlig fiske med store trålere.

Norge har drevet betydelig mindre fiske i fjerne farvann enn andre land.

Dette skyldes i første rekke den omstendighet at Norge har usedvanlige rike kystfiskerier således at det i hundrer av år ikke har vært nødvendig for våre fiskere å søke langt ut på havet for å drive fiske.

Men i enkelte fjerne farvann har våre fiskere drevet fiske i flere menneskealdrer, og fisket for øvrig også på andre fiskebanker langt borte fra kysten har i den senere tid vært av økende betydning.

En del av disse fiskerier er av stor betydning særlig i våre dager, idet de muliggjør drift av store og kostbare fiskefarkoster i en ellers stille tid.

Skal driften med moderne og store fiskefarkoster lønne seg, må nemlig farkostene være beskjeftiget året rundt.

Jeg skal nedenfor gi en kort oversikt over de viktigste fiskerier i fjerne farvann.

Sildefisket ved Island.

Dette fisket ble begynt av nordmennene som faktisk har vært læremestre for islendingene på dette område.

Allerede omkring år 1800 drev enkelte handelshus sildefiske ved Island. Men av stort omfang var fisket ikke på den tid.

I 1870—1880-årene tok imidlertid fisket ved Island et stort oppsving.

Nordmennene hadde dengang mange salterier i land, og atskillige år senere ble det også bygget sildoljefabrikker på Island for norsk regning.

Sildefisket ved Island foregår i tidsrommet juli—september og den sild som fanges i denne tiden er av meget god kvalitet og egner seg utmerket til salting. Fisket drives med drivgarn og not.

Fisket har i en årrekke vært drevet på nordkysten av Island, men i de senere år har fisket funnet sted i farvannene ved Jan Mayen og i havet øst for Island og Færøyene.

Sildefisket ved Island var i 1953 usedvanlig godt for de norske fiskere.

Det ble i alt fisket opp 29 400 tonn til en verdi av 24,5 mill. kroner. Det saltede kvantum ble 254 000 tønner.

Det har vært stort utrustning til dette fiske også i år, og det er mulig at silden som finnes i havet langt øst for Island og Færøyene, kan drives fra norsk havn.

Torsk- og kveitefisket ved Island og Færøyene.

I en årrekke har våre fiskere drevet linefiske ved Island etter torsk og kveite. Før krigen ble det saltet til dels store mengder torsk der. Kveiten ble ført hjem fersk.

Ved Island ble det i 1953 i alt saltet vel 3000 tonn torsk.

Også ved bankene rundt Færøyene driver fiskere særlig fra Møre linefiske etter torsk og kveite.

Torskefisket ved Bjørnøya og Svalbard.

Ved Svalbard har det vært et godt torskefiske i slutten av forrige århundre og i mellomkrigsårene. Men etter krigen har det ikke vært noe fiske der, idet bankene har vært dekket med kaldt vann.

I år har Fiskeridirektoratets undersøkelsesfartøy «Thor Iversen» funnet betydelige torskeforekomster ved Svalbard, og vi får håpe at fisket der vil ta seg opp igjen.

Ved Bjørnøya har torske- og kveitefisket blitt drevet både før og etter krigen, med gode resultater enkelte år.

I 1953 ble det saltet 195 tonn torsk ved Bjørnøya.

Linefisket i fjerne farvann ga i 1953 i alt et utbytte av 25 800 tonn.

Torskefisket ved Grønland.

Det norske torskefiske ved Grønland begynte i 1924, og allerede i 1925 drev 40 norske fiskefarkoster fiske der.

Også et betydelig kveitefiske fra store moderskip ble satt i

gang, men dette fiske opphørte i 1935, idet bestanden av kveite da var gått sterkt tilbake.

Utbyttet av torskefisket øket i de siste år før krigen, særlig etter at Færingehavn ble åpnet for utenlandske fiskere.

Nå har et norsk selskap, A/L Utrustning, Ålesund, i samarbeide med et dansk firma etablert en fast stasjon i land i Færingehavn og den norske deltagelse i fisket har øket sterkt i de senere år. Utbyttet er også betydelig større enn før krigen.

I 1953 ble det ved Grønland i alt oppfisket 25 600 tonn torsk og 335 tonn kveite til en samlet verdi av 17 mill. kroner.

Trålfisket.

Norge har nå ca. 20 stortrålere (trålere over 300 tonn) hvorav 17—18 var i virksomhet i 1953.

Utbyttet av trålfisket var i 1953 ca. 7000 tonn saltet torsk og et par tusen tonn fersk fisk.

Det meste av denne fangsten er tatt ved norskekysten, men enkelte trålere drev også fiske i grønlandske farvann med godt resultat.

Håbrann og båkjerringfiske.

Håbrann fiskes dels langs norskekysten dels lengre ut i Nordsjøen.

Håbrann er en viktig eksportartikkel som særlig Italia er interessert i.

I de siste år har fisket gitt mindre utbytte enn tidligere, sannsynligvis fordi bestanden av håbrann er gått tilbake.

Utbyttet i 1953 var 539 tonn.

I 1954 er det fisket opp 682 tonn håbrann.

Håkjerringen fiskes også i fjerne farvann, i stor utstrekning i forbindelse med selfangsten. Bare leveren brukes, resten av fisken kastes over bord.

Sildefisket i Nordsjøen

har vært drevet også av våre fiskere i mange år, men ikke i så stor utstrekning som fra mange andre land.

I 1946 begynte også våre fiskere med trålfiske etter sild.

Utbyttet av dette fiske var i 1953 2500 tonn.

Nord-norsk ishavsnæring 1954

Av

Helge Jacobsen.

Den nord-norske ishavsfåte har ved 47 ekspedisjoner hjemført 118 500 dyr som gir en førstehåndsverdi på kr. 7 150 000,—. Om de forskjellige fangstfelter er følgende å berette:

Vesterisen.

I Vesterisen var det ekstraordinære isforhold umiddelbart før sesongen. Imidlertid bedret værforholdene seg så flåten kom i fangst umiddelbart etter at fredningen var opphevet. Det ekstraordinære i år er at alle fartøyer fikk et tilfredsstillende fangstutbytte. En vesentlig del av fangsten var blue-back, og det økonomiske utbytte ble derfor tilfredsstillende. Der deltok fra Nord-Norge 21 fartøyer som hjembrakte 48 000 dyr.

New-Foundland.

3 nord-norske fartøyer deltok i år på dette felt. Is- og værforhold var forholdsvis gunstige. Samtlige fartøyer fikk full fangst og brakte hjem 55 000 dyr.

Nord- og Østisen.

23 fartøyer, vesentlig mindre, har deltatt på dette felt. Is- og værforhold var særdeles ugunstige først i sesongen. Det var derfor flere fartøyer som avbrøt fangsten og hadde et dårlig økonomisk

utbytte av sesongen. Det vesentlige av skinnene som ble fanget i Nord- og Østisen var garvevare. Det totale fangstutbyttet ble 15 500 dyr. Det har dessuten vært 2 fartøyer som har vært på kvitfiskfangst ved Svalbard. Fartøyene har hjembrakt 350 kvitfisk.

Prisen på pelsvare har ligget i samme lei som forrige år, og må betegnes som noenlunde tilfredsstillende for blue-back's vedkommende. Derimot er prisen på white-coat fortsatt for lav. Prisen på garvevare var noe bedre i år enn forrige år. Seloljen har ligget på samme pris som forrige år.

Det har ikke vært forlis eller uhell av noen betydning på noen av feltene.

Totalt må man si at det økonomiske utbytte for selfangsten 1954 har gitt et tilfredsstillende resultat for fangerne.

ARKTISK FORENING

TROMSØ

Ca. 1200 medlemmer

Formann: Kjøpmann Johan Hagerup, Tromsø, T. 825

Sekretær: Petter Nilssen, Tromsø, T. 614

Kasserer: Stats.aut. revisor Ola Hollum

Foreningens formål: Fremme av norske interesser i Arktis

BLI MEDLEM

Hvem kan og bør bli medlem av

NORSK POLARKLUBB

Alle som derfor før eller senere har oppholdt seg i arktiske strøk eller har særlig interesse for disse bør bli medlemmer av Norsk Polarklubb. Her vil de finne kolleger med samme interesse og kunne utveksle erfaringer med dem under hyggelige former. De vil kunne holde kontakten vedlike og få se og høre interessante ting fra polaregnene. Klubbens adresse er Norsk Polarklubb, Observatorietgt. 1, Oslo, telf. 44 28 92.

Smånytt fra polarfrontene.

1949—1954

Polarboken har vært på vivanke noen år, men er vendt tilbake i havn. Spalten: Smånytt . . . , som mange holdt for å være noe av det beste ved den gamle Polarbok, har stått udekket i fire år og stoff har hopet seg opp. Plassen som står til rådighet er imidlertid meget for liten og mye må utelates. Når Polarboken fra nå av kommer årlig, vil spalten kunne legges opp etter en bestemt plan og vi håper den skal komme til å fylle sin hensikt.

Oversikt over store ekspedisjoner.

En av de største og på mange måter interessanteste ekspedisjoner fra de senere år var den Norsk-Britisk-Svenske vitenskapelige ekspedisjon til Antarktis 1949—52. Ekspedisjonen var organisert under overledelse av prof. H. U. Sverdrup og har brakt glimrende vitenskapelige resultater. Den gamle grønlandsveteranen John Gæver var praktisk leder av arbeidet i Antarktis. .

Ekspedisjonens forløp tør være så velkjent for norske lesere at det er unødig å gå nærmere inn på den.

Den store franske ekspedisjonen som samtidig var på den andre siden av Sydpolkontinentet tør være mindre kjent. Den var også en vitenskapelig ekspedisjon, men skulle samtidig demonstrere fransk overhøyhet over Terre Adélie, som ikke har vært besøkt av franskmenn siden Dumont d'Urville oppdaget og okkuperte landet for Frankrike den 21. januar 1840.

«Pourquoi-pas?» franskmennenes berømte polarskute forliste på Island i 1936, men de skaffer seg nytt fartøy fra Amerika.

En treskute, søsterskip til John Biscoe (britisk Antarktisskute fra de senere år) og Port of Beaumont, Texas (Finn Rønnes fartøy), blir innkjøpt og gitt navnet Commandant Charcot.

I februar 1949 seiler ekspedisjonen inn til drivisgrensen utenfor Terre Adélie, men det viser seg umulig å trenge igjennom. Ekspedisjonen må returnere. Commandant Charcot seiler på ny sørover fra Brest den 20. september 1949 og trenger inn til kysten av Terre Adélie den 18. januar 1950. Hovedkvarteret, Port-Martin, blir anlagt på et stykke barland som stikker fram av isen. Overvintringsstyrken første år er 11 mann, lederen er A. F. Liotard.

Neste år seiler Commandant Charcot fra Brest den 3. oktober 1950 og ankommer til Port-Martin den 9. januar. Første overvintringsparti løses av, det neste teller 17 mann og ledes av M. Barré.

Tredje år kommer nytt avløsningsskip, den norske selfanger Tottan, kaptein J. Engebretsen, men 23. januar 1952 brenner hovedbasen ved Port-Martin ned til grunnen, og den nye avløsningsstyrken må returnere. Et mindre parti som bor på Pointe Géologie ca. 60 km vestenfor Port-Martin og hvis hovedoppgave er å studere den store koloni av keiserpingviner som er funnet her, blir dog opprettholdt vinteren 1952—53.

Franskmennenes interesse innskrenker seg ikke bare til Antarktis. Det franske polarinstitutt — Centre Polaire J. B. Charcot — ledet av P. E. Victor hadde også en stor ekspedisjon på Grønland 1949—51. Hovedformålet var glasiologiske og meteorologiske undersøkelser fra hovedbasis midt inne på innlandsisen. Ekspedisjonen teller 36 mann og seiler til Grønland med det norske ishavsfartøy «Fjellberg». 8 mann overvintrer på «Station Centrale». Minimumstemperatur om vinteren 65,5° C.

Året etter kommer selfangeren «Hillevaag» med nye forsyninger og avløsning. Ekspedisjonen består av 39 mann. 8 mann overvintrer på «Station Centrale» 1950—51.

Sommeren 1951 var det på ny avløsning. Den norske selfanger «Skallabjørn» kom til losseplassen i Ata sund — innenfor Disko — den 25. mai og har 23 nye ekspedisjonsmedlemmer ombord.

Den 24. september ankom den norske selfangeren «Polar Star» og hentet ekspedisjonen hjem.

Det ble bl. a. foretatt seismiske målinger av innlandsisens tykkelse. Omtrent midt inne på innlandsisen på vel 70° N i en høyde av 3157 m. o. h. viste det seg at isdekket hadde en tykkelse av 3250 m.

Britene er aktive på begge polkalotter. I Antarktis er det særlig Grahamland det står om, her forsøker Argentina og Chile å gjøre dem rangen stridig, men britene hevder stillingen. Nordpå samler interessen seg om Grønland, vi får den britiske Nordgrønlandsekspedisjon 1952—54. Formålet er å utforske Dronning Louises land, de store nunataker vest for Dovebukten på østkysten, og studere den nordlige halvpart av innlandsisen. Ekspedisjonen består av 25 mann med en britisk marineoffiser, C. J. W. Simpson som leder. Den norske selfanger «Tottan» bringer ekspedisjonen til Østgrønland. Hovedkvarteret blir lagt ved Britannia Lake på Dronning Louises land, 5 Sunderland flybåter bringer utstyret de 320 km fra losseplassen ved Zackenberg til Britannia Lake. Britene oppretter også en spesiell sentral-stasjon for glasiologiske undersøkelser inne på innlandsisen. Den fikk navnet «Northice» og lå omtrent midt inne på innlandsisen på 78° N. og 38° V.

I 1954 sender Australia ut en stor Antarktis-ekspedisjon. Fast base er opprettet på kysten av McRobertson Land på 62° 53' ø.l. og 67° 36' s.br. Stasjonen har fått navnet «Mawson» etter den berømte australske Antarktisforsker Sir Douglas Mawson, 10 mann overvintre. Ekspedisjonens skute var det nye danske ishavsfartøy «Kista Dan» bygget i 1952. Størrelse 1239 tonn, netto 577.

De forente stater tar også opp sine Antarktis-interesser. En isbryter skal ligge klar for en fire måneders rekognoseringsekspedisjon under ledelse av G. J. Dufek. Om et års tid skal så en stor ekspedisjon gå av stabelen som er beregnet å koste henved 10 millioner kroner. Admiral Byrd er teknisk rådgiver.

Spredte nyheter.

«Glasevmorput» er opphørt. Malenkov har i 1953 slått Hovedadministrasjonen for den nordlige sjørute, Ministeriet for Sjøflåten og Ministeriet for Flodflåten sammen i et ministerium — Ministeriet for Sjø- og Flodflåten og har utpekt Zosima Shashkov som øverste sjef.

Hvor mange eskimoer finnes det? Grønland (grønlandinger) 19360 (1941), 22890 (1951). Alaska aleuter: 5599 (1939), 3892 (1950);

eskimoer 15576 (1939), 15882 (1950). Sovjet (Østsibir) 1293 (1926), 1300 (1945). Canada 7178 (1941), 8646 (1951). Labrador 701 (1941), 847 (1951). Det er således tegn til at det går rette veien og at eskimoene ikke lenger kan regnes som et utdøende folk.

Ny undersjøisk fjellkjede. Det russiske polarinstitut har kartlagt Polarbassenget. Hovedtrekk: en veldig undersjøisk fjellkjede med topper på vel 3000 meters høyde løper fra Nordgrønland tvers over Polarbassenget til de Nysibiriske øyer. Den har fått navnet: Lomonosov-fjellene.

Sjøkart: Jan Mayen. I år er utgitt foreløpig sjøkart over Jan Mayen (1:100 000) ved Norsk Polarinstitut. Hydrografene Kåre Lundquist og Helge Hornbæk har æren for sjømålingen.

Landkart: Jan Mayen. Landkart i to blader (1:50 000) over Jan Mayen ventes snart å foreligge. Landmålingen på takeøya har budt på de største vanskeligheter.

Store isfjell. Det engelske hvalkokeri «Balaena» passerte sesongen 1953 i Sydishavet et isfjell som var 145 km langt og ca. 40 km bredt på det bredeste, og omkring 30 m høyt.

Alaska lokker. Dr. Kåre Rodahl har reist til Alaska igjen. Han skal drive miljøstudier blant de innfødte. Vi håper den unge dyktige forsker på nyåret kan fortelle polarklubbens medlemmer litt om sin siste reise.

Stasjon «Nord». Etter alt å dømme innskrenker den omtalte amerikanske flybase på den nordlige del av n. ø. kysten av Grønland til en værstasjon med rullebane for fly. Stasjonen har fått navnet «Nord» og ligger på vestsiden av Prinsesse Dagmars halvø ved innløpet til Danmarksfjorden.

Contents.

Lund, Reidar. With Amundsen in Alaska 1921	9
Author followed Amundsen to Alaska in 1921 as film operator when Amundsen intended to fly across the Polar Sea.	
Richter, S. Across the "roof" of Iceland	23
Narrative of a ski- and sledge-expedition from Akureyri to Reykjavik through the wastes of the highland. The expedition was made by 4 Norwegian soldiers during the war.	
Devold, Finn. Climate changes	33
Author who is especially known for his investigations on the herring, relates on climatic changes and their effect upon hunting and fishing in northern waters.	
Whaling in the Antarctic 1953—54	42
Compendium.	
Hyenæs, Trygve. Glimpses from the life of primitive eskimos	44
Author relates about the eskimos living along the central Canadian Arctic coast and their manners of living before being severely influenced by the intruding white man.	
Orvin, Anders K. The ice-breaker affair	53
Author who was Chairman of the Ice-breaker Committee of 1946 states his view of the need of a suitable ice-breaker in Norway.	
Feyling-Hanssen, Rolf E. Exploring reminiscences from old whaling days in Svalbard	61
Author who participated in the Svalbard expedition of Norsk Polar-institutt in 1952 as geologist, also investigated and mapped ruins of old whaling stations on the northwest coast of Vestspitsbergen.	
Pedersen, Einar S. Trans-Arctic commercial aviation	71
Author who has specialized himself on aircraft-navigation in Arctic regions, and has participated in all transpolar crossings of SAS, relates about the trips and estimates the importance of transarctic airroutes.	
Norwegian Arctic skippers	97
1. Lund, Toralf. A sealing-skipper from northern Norway	97
2. Berset, Odd. A sealing-skipper from Sunnmøre	102
Biographies of two wellknown sealing skippers, now retired.	
Rodahl, Kåre. T-3	112
Author was member of the first reconnaissance party, sent out by U. S. Air Force, to the floating ice-island, named T-3 or Fletchers ice-island, in the immediate neighbourhood of the North Pole. He	

relates about the trip, high arctic flying conditions and the importance of T-3 as an observation center.

Gunnestad, Alf. Consul Lars Christensen 70 years old	133
Author partook in the Christensen expedition of 1933—34 as aviator.	
Ingstad, Helge. Fisheries in West Greenland waters. Scandinavian co-operation	136
Author who has sailed with Norwegian fishermen to West Greenland in 1953 relates about the great fisheries and their importance.	
Sellæg, Johs. Sealing and fishing in northern waters last year	156
Compendium.	
Jacobsen, Helge. Sealing from northern Norway last year	162
Compendium.	
Small news from the Polar regions	164



Legg vekt på

LESEKRETSEN:

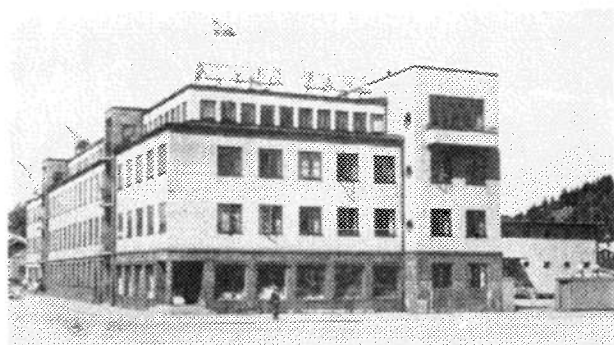
**For
industriens
handelens
sjøartens
menn
er «SJØFARTEN»**

DET DAGLIGE FAGBLAD

*Stoffet og lesekretsen
gir annonsene verdi*

NORGES
HANDEL^S OG SJØFART^S
TIDENDE

Avisen for folk med fullmakt



A/S THOR DAHL

Skipshandel



SANDEFJORD



SAS

FØRST OVER NORDPOLEN



For fangst og fiske

Kelvin Hughes Radar-Ekkolodd

*Instrumenter for navigasjon
og hydrografi*

KVALITET OG GOD SERVICE

INGENIØRFORRETNINGEN ATLAS A/S

Sentralsbord 42 71 61 - OSLO - Ø. Vollgt. 7.

JACOB KJØDE A/S

Paradis

BERGEN

VÅRE

Longyearkull

er av høyere kvalitet enn de fleste uten-
landske kull som importeres til Norge.

STORE NORSKE SPITSBERGEN KULLKOMPANI
AKTIESELSKAP

Carl Evensen's Eftf.

SKIPSHANDEL

TOLLBUGATA 4 — OSLO

Telefoner: 42 15 20 - 42 56 76

Telegramadresse: «Evengros»

Etter kl. 17: 69 26 23 - 44 77 41

Etablert 1865

ERLING SOLHEIM

TROMSØ

Meglerforretning - Kystbefraktning - Assuranse

Omsetter alle slags tran og
fiskeprodukter samt alt i
selolje og ishavprodukter.

Fangststasjoner på Svalbard tilsalgs/tilleie

Kjøp og salg av skip.

Leverer: Kassematerialer, tønner m. m.

FISKEEKSPORT

BANKFORB.: TROMSØ SPAREBANK

Tel.: Kontoret 1024 — 1103, Privat 1282. Telegr.adr.: SOLHEIM

TROMS



FYLKES

DAMPSKIBSSELSKAP

Telefoner:

Direktøren 282

Kontorsjefen 78

Ekspedisjonen 360 - 467

Flyekspedisjonen 1155

Telegramadresse:

DAMPSKIBSKONTOR

Representant for:
DET NORSKE LUFTFART-
SELSKAP A/S
D. N. L.

GRAND HOTELL A/s

Ligger midt i byen, 3 min. fra kai og bilferje.

Hotellet er fullt utbygget, 98 værelser, 145 senger, 60 værelser med bad eller dusj. 3 suiter. Alle rom med kaldt og varmt vann og telefon.

Etter at riksveien gjennom Nord-Norge nå er ferdig kan man med Tromsø som utgangspunkt foreta en rekke interessante bilturer over hele Nord-Norge. Store og gode bilferjer forbinder Tromsø med fastlandet. Hotellet har spisesal, restaurant med orkester, dans og kafeteria. Øl- og vinrett.

Postadresse: Tromsø — Telgramadresse: GRAND. — Sentralbord.



A/s L-Macks



ØLBRYGGERI & MINERALVANDFABRIK
TROMSØ KONSERVESFABRIK

Nordnorsk oljeselskap og fiskemelindustri A.S

Tromsø — Telegramadresse: «NORDOLJE»

Fabrikker for tilvirkning av alle slags animalske oljer og kraftfôr. — Oljeraffineri og koldklaringsanlegg. — Tidsmessig barkeri for nøter og garn. — Import og salg av solar-, diesel og fyroljer, samt smøreoljer.

Johan Hagerup's Skipsproviantering A.S

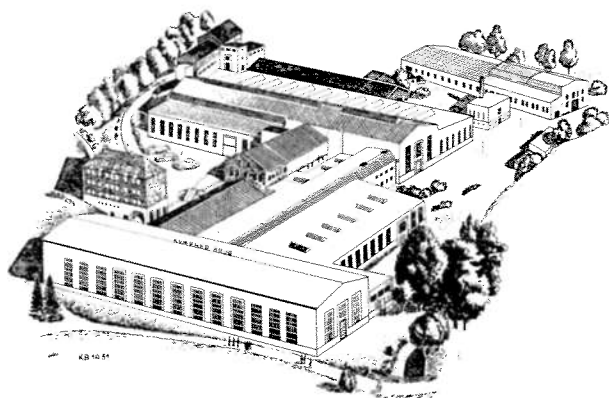
TROMSØ

*Utrustning for arktiske ekspedisjoner.
Isbavsutrustning.*

Telefoner: 307 — 825

Telegramadresse: JOHAGRUP

KVÆRNER



Navnet er kjent av hver kvinne og mann!

Kværner sprer varme og lys over land.

Og hvis du skulle få lyst på litt kulde.

— det greier nok Kværner

om ingen andre kan!

Stålkonstruksjoner som spennes mot sky,

hvalmillioner som berges til by,

elv som skal demmes

og damp som skal temmes

— de hilser bedriften i Kværnerdalens ly!

A.S.KVÆRNER BRUG



MARTIN KARLSEN

Brandal pr. Ålesund

Rederi for selfangere

Arrangerer arktiske ekspedisjoner og jaktture i ishavet ved
Grønland og Svalbard

For ekspedisjoner og turer spesielt:

M.s. «Polar Star» - M.s. «Polarbjørn» - M.s. «Polaric»

M.s. «Signalhorn» - M.s. «Brandal» - M.s. «Årvåk»

M.s. «Minna» - M.s. «Polarsel»

A/S FINNMARK BUNKERDEPOT

HONNINGSVÅG

KULL — SALT — GASOIL
DIESELOIL — FUELOIL — VANN

leveres dag og natt.

Telegramadr.: «BUNKERDEPOT» Honningsvåg. Telefon nr. 347.

ODD BERG

TROMSØ

SKIPSEKSPEDISJON - SKIPSMEGLER - SPEDISJON
ASSURANSE

Agent for BENNET'S REISEBUREAU A/S

Telegramadr.: «ODDSHIP»

A/S TROMSØ BUNKERDEPOT

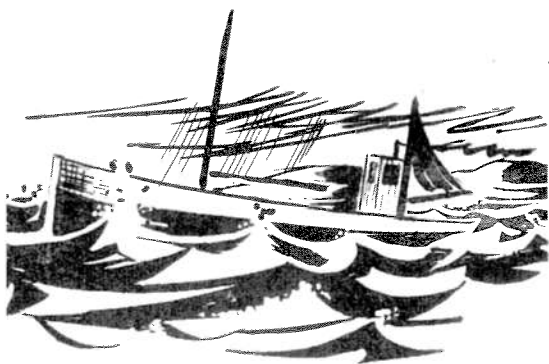
TROMSØ

KULL · SALT · GASOIL · DIESELOIL · FUELOIL · KOKS · VANN
— *hele døgnet* —

Vi er leverandører av kull og salt til alle arktiske
fangst- og fiskeekspedisjoner.

Naturlig bunkringshavn for HVITEHAVS- og TRÅLERFLÅTEN

Telegramadr.: «BUNKERDEPOT» Tromsø. Telfoner nr. 6 og 632.



KOKEUTSTYR OMBORD

Gasol

PROPAN - BUTAN

*Renslig,
praktisk,
sikkert og
drøyt i bruk*



KONSENTRERT,
HØYVERDIG
BRENNGASS SOM
IKKE ER GIFTIG



N. A. GASACCUMULATOR - øvd. GASOL

Stortingsgt. 30 (mot Munkedamsn.) - Tlf. 33 53 70 - Oslo

FORHANDLERE LANGS HELE KYSTEN

Njord Handels- og Industri A.s

Tromsø

Telegr.adr.: *Sildnjord* — Tlf.: Kontoret 741 - 800 — Fabrikken 799

SILDEOLJE- OG FISKEMELFABRIKK

MODERNE BARKERI OG NOTHJELLER
SOLAR FRA TANK, SMØREOLJER M.M.

VI KJØPER:

Fabrikksild, råguano, tørrguano, sei til oppmaling,
hval- og selspekk, håkjerringlever, torsk- og seilever.



Njord Handels- og Industri A.s

Øksfjord

SILDEOLJE- OG FISKEMELFABRIKK

— FILETFABRIKK —

NOTHJELLER M/ ELEKTR. HEISEMASKINER
STIMBARKERI

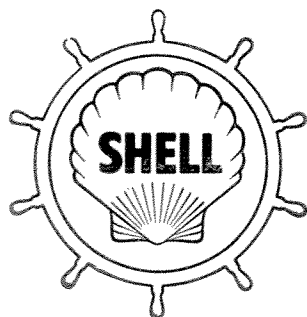
LAGER AV:

Bjørkebark, tjære og catechu, solarolje, smøreolje, kull,
ved, tvist, grease, skipsutstyr, trelast i alle dimensjo-
ner, bygningsartikler.

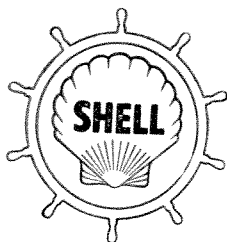
Ass. Butikkforretning — Dampskipseksp. — Under-
søk våre priser. — Offerer oss Deres fiskeprodukter
som: Sild til lildolje og til agn — Torsk — Hyse —
Sei osv. til filet-, saltfisk og tørrfiskproduksjon.

Telegramadresse: *NJORD*

Rikstelefon



DIESELØLJER



SMØREOLJER



GASSØLJER

A/S NORSK SHELL



WIDERØE'S FLYVESELSKAP OG POLARFLY A/S

OSLO

Trondheim — Narvik — Tromsø

Bennett's Reisebureau A.s

arrangerer arktiske jakt-
ekspedisjoner. Forlang pro-
spekt. Mangeårig erfaring.

Pengeveksling
Reisecheks
Reiseakkreditiver

Byrået selger billetter for reiser over
hele verden med jernbane, båt, buss
og fly.

Reiseforslag utarbeides.

Opplysninger gratis.

Skal De ut å reise, henvend Dem
derfor alltid til:

Bennett's Reisebureau A.s

Hovedkontor: Karl Johansgate 35 — OSLO

•Sentralbord 33 70 80

Man kommer
langt med

Aftenposten

DEN NORSKE STORAVIS



UTSTYR FOR POLEKSPEDISJONER

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 Polar Ekspedisjon, Dansk Nordost Grønlands Ekspedisjon, Norsk-, Svensk-, Britisk Sydpolekspedisjon 1949/50, Tirich Mir ekspedisjonen 1950, Den Argentinske Antarktisekspedisjon 1951, samt Australsk Antarktis Ekspedisjon 1953 og 1954.

A
S

KOLBJØRN
SPORT & LÆRWARE FABRIKK

KNUTSEN & CO.

OSLO

NORWAY



TIEDEMANN'S TOBAKK

måtte være med på polferdene.

NANSEN:

Til FRAM-ferden 1893—96 hadde vi fra Tiedemanns Tobaksfabrik rikelig forsyning av røketobakk og skrå som ble høit skattet. Tobakken holdt sig fortreffelig hele tiden og var like god den siste dag av ferdens 3 år som den første.

AMUNDSEN:

Tobakken var som nypakket efter et fravær av 4 år. Gjentagne utsatt for kulde og varme ($+30^{\circ}$ til $+60^{\circ}$ C), fuktighet og tørke — var den like god.

SVERDRUP:

Tiedemanns Tobakk er den mest holdbare og velsmakende jeg kjender. Efter et fravær på over 4 år tok vi den siste rest. — Den var like frisk og god.