
Det Kongelige Danske Geografiske Selskab.

6. Møde i Sæsonen 1924—25 (21. April 1925). Overbibliotekar, Dr. phil S. Larsen holdt Foredrag om „Nordamerikas Opdagelse 20 Aar før Columbus“. Lysbilleder.

Generalforsamling afholdtes den 21. April 1925; Dirigent: *Højesteretssagfører Fr. Bülow*. — *Præsidenten* gav Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Aar, forelagde Plan for det kommende og gennemgik derefter Regnskabet for Finansaaret 1924—25 og Budget for 1925—26, hvilke sidste godkendtes. Til Medlemmer af *Raadet* genvalgtes Kommandørerne Amdrup og Bildsøe, Admiral Garde, Generalkonsul Hansen, Direktør Hjerl-Hansen, Dr. phil. G. Hatt, Oberst Koch, Kammerherre Krieger, Statsgeolog Milthers og Professor Vahl og nyvalgte Professor N. E. Nørlund, Lehnsbaron O. Reedtz-Thott og Dr. phil. Knud Rasmussen.

Præsidenten takkede Professor Raunkiær, der ikke ønskede Genvalg til Raadet, for hans Virksomhed i dette.

Revisorerne, Kaptajnerne Blangstrup og Schiøler, og *Suppleant*, Kaptajn Cranil, genvalgtes.

Roald Amundsen og Nordpolen

af

Orlogskaptajn Godfred Hansen.

Allerede i mange Aar har man hørt om Roald Amundsen og hans Nordpolsplaner. *I alt for mange Aar* kunde man fristes til at sige, naar man tænker paa den Stilling, Offentligheden i lang Tid har indtaget. Verden forlanger af en Polarexpedition, at den skal udvikle sig hurtigt og afgørende, med Sejr eller Nederlag inden for det Tidsforløb, Verden kan ofre, inden den gaar over til næste Punkt paa Dagsordenen. Verden taber ellers Taalmodigheden, bliver skeptisk og faar Mistillid, ja kan endogsaa tage fat paa at spotte og gøre Nar. Selv en Roald Amundsen har maattet sande, at Spot og Skade følges ad, og dog

kunde man have troet, at Verden vilde have gjort en Undtagelse med ham. Han havde fuldført de to store Bedrifter, NV.passagens Besejling og Sydpolens Opdagelse, Guld og Ære havde han høstet, og naar han alligevel lagde ud paany, burde man kunne forstaa, at han ikke var en Sensationsjæger, men en Mand, der følgende sit Kald og sine Evner, har viet sit Liv til Polarforskningen.

Man fandt sig endnu i det, da den, der havde forvænt Verden med sine Sejre, kom ud af Isen med „Maud“ uden at have faaet gennemført sit Forehavende, at foretage en Drift over Polbassinet, saaledes som „Fram“ havde gjort det. „Maud“ var jo dog gaaet ind ved Karahavet og kom ud ved Beringsstrædet, og NO.-Passagen var saaledes endnu engang gennemsejlet. Endvidere havde Rejsen givet Oceanograferne noget at spekulere paa. Thi „Maud“ havde med største Ihærdighed eftersøgt Jeanettestrømmen uden at finde den og derved konstateret, at denne Strøm, hvis den overhovedet eksisterer, i hvert Fald kun viser sig periodisk og ikke saa konstant, som man hidtil havde formodet, naar man holdt sig til Professor Nansens Teori, der syntes saa glimrende bekræftet ved „Fram“s berømmelige Drift over Polhavet.

Men da Amundsen paany sendte „Maud“ ind i Isen, fordi han havde Skibet, Udrustningen og Mænd, han kunde stole paa, men selv blev ude, fordi han maatte anvende sin Energi paa at skaffe nye Midler til denne Expedition, som havde udtømt hans egne, og som stadig trak i Langdrag, da begyndte man saa smaat at skumle i Krogene. Dette har sikkert bidraget til at gøre Amundsen Hvervet meget vanskeligt. Han fattede da den Beslutning at forsøge at naa Polen ved Flyvning, idet han kendte nok til Verden til at vide, at hvis det ad denne Vej lykkedes ham at naa Nordpolen, vilde det derefter ikke være ham vanskeligt at skaffe Dækning for Maud-Expeditionens Udgifter. Han turde saa meget mere indlade sig derpaa, fordi han havde set, at Flyvemaskinerne var blevet betydelig bedre og sikrere end dengang, da han før Maud-Expeditionen uddannede sig som Flyver for at kunne bedømme Forholdene som Fagmand, men derefter kom til det Resultat, at Flyvning endnu var for upaalidelig, naar det gjaldt en saa stor Rejse som fra Bred til Bred tværs over det øde Polarhav, Men Uheldet var stadig ude. Hvad der før hviskedes Mand og Mand imellem, kom frem i Pressen. De mange skiftende amerikanske Telegrammer: „Amundsen er fløjet,“ „Amundsen er ikke fløjet,“ havde han selv ikke ringeste Andel i. Pressen søgte at holde Sensationen vedlige, men Amundsens Rygte blev næsten ødelagt derved. Og dog har ingen Ret til at tvivle paa, at da han selv endelig maatte sende den Melding ud: „Polarflyvningen er opgivet,“ da var den skrevet med hans Hjerteblood.

Saa tog han atter fat, og alt kom i bedste Gænge. Proviant blev indkøbt, Udrustning anskaffet, Skibstransport til Spitsbergen sikret osv. osv. Men i sidste Øjeblik glippede det. Der manglede Udbetaling til Flyvemaskinerne, Fabrikken i Italien nægtede Udleveringen, og Expeditionen fik Dødsstødet. Ingen Udvej var at øjne, og selv hans Fædreland vendte ham Ryggen. Men den Mand, hvis sejge Legeme har stridt sig frem gennem saa mangen en Snestorm, viste Verden, at hans Aand ikke er svagere end hans Legeme, og han lod sig ikke sætte i Knæ af al denne Modgang. Og saa var det pludseligt, som om Vendepunktet var naaet! Kunde man mon ikke tænke sig, at en og anden formaaende Mand i Stortinget ved nærmere Eftertanke er kommet til det Resultat, at der var en skærende urimelig Modsætning i dette, at den Mand, som ikke naaede Sydpolen, førend Amundsen dér havde plantet Norges Flag, og som satte sit eget og sine Ledsageres Liv til, fordi han arbejdede efter Metoder, der var gode nok i Ross' og Parrys Tid, at hans Heroisme hædredes af hans Landsmænd med et Monument i Centrum af Hovedstædernes Hovedstad London, medens Norge nægtede den Søn, der havde baaret dets Navn vide ud over Verden, Midlerne til at føje endnu en Stordaad til de øvrige? Hvorledes det forholder sig hermed, ved man ikke, men pludselig blæser Amundsen atter til Angreb. En ung amerikansk Ingeniør tilskyder en stor Sum Penge, det norske Storting støtter, hvor det kan, og i dette Øjeblik staar Amundsen nærmere det store Maal end nogensinde.

Hvad er nu Grunden til, at Amundsen, der løste sine to foregaaende Opgaver saa glimrende, hidtil har trukket det korteste Straa i sin Kamp med Nordpolen? Ja, i denne Forbindelse tør man jo næppe nævne Ordet: Uheld. I sin Beretning om Sydpolens Opdagelse skriver Amundsen nemlig disse dristige Ord:

„Det er ikke bare Pengene, der giver Sejren, men den Maade, man udruster paa, den Maade, hvorpaa enhver Vanskelighed er forudset og Midlerne fundne til at afværge dem. Sejr venter den, der har alt i Orden, „Held“ kaldes det. Nederlaget er en absolut Følge for den, der har forsømt at tage de nødvendige Forholdsregler i Tide — „Uheld“ kaldes det.“

De gamle Grækere vilde have sagt, at dette var formastelig Tale, der vilde nedkalde de misundelige Guders Hævn. Men de Betragtninger om Held og Uheld, som A. fremfører, er alligevel rigtige nok — næsten —. Naar det ikke lykkedes ham at naa Nordpolen i de første Omgange, saa skyldes det i Virkeligheden ikke det, man i Almindelighed kalder Uheld, men det skyldes, at Nordpolen er det

allervanskeligst tilgængelige Sted paa denne Jordklode, i hvert Fald saalænge vi ikke kunde flyve.

Dette er iøvrigt noget, man først efterhaanden er kommet paa det rene med. Polarforskningen er jo af gammel Dato, og i Sejlskibenes Tid maatte alle Polaropgaverne staa som lige vanskelige. Naar Havet blev „tykt“ d. v. s. fyldt af Is, var det vanskeligt at krydse sig frem mellem Skodserne. Drivisen har den ubehagelige Egenskab, at den er tilbøjelig til at klumpe sig sammen med Kuling og først sprede sig med Stille, saa naar Isen var „slæk“ og fremkommelig, havde man ingen anden Drivkraft til sin Disposition end Varpning eller Bugsering med Rofartøjerne. Forresten ansaa man Opdagelsesrejser i den antarktiske Zone for de vanskeligste. Inden man kom i Kast med den egentlige Opgave, havde man den langvarige Sejlads gennem Kalmerne over Ækvator, og man mødte altid Isen paa en langt lavere Breddegrad end oppe mod Nord.

Saa kom Dampmaskinen og Motoren. Nu kunde Fartøjerne sno sig ganske anderledes frem gennem de snævre Kanaler, og man behøvede ikke længere at skælve for den første tynde Nysis mellem Skodserne, som danner sig allerede tidlig paa Eftersommeren, saa snart Natten har været stille og kold. En Skorpe, ikke tykkere end Spejlglas, havde jo været nok til at stoppe Sejlskibene, der tabte Styringen og kørte sig uhjælpelig fast. Maskinen forlængede simpelthen den Sæson, i hvilken man kunde forvente fri Navigering. Resultaterne viste sig snart. NO.-Passagen blev gennemsejlet. Saa kom Nansens Færd med „Fram“, der blev banebrydende for al senere Polarforskning. Man lærte af Nansen, at man *kan* bygge Skibe, om hvilke man tør forvente, at de kan klare sig trods Isskruningerne, og at man *kan* proviantere saaledes, at man sikkert tør regne paa at kunne undgaa den tidligere næsten uundgaaelige Skørbug.

Med disse tre store Fremskridt paa Drivkraftens, Skibbygningens og Provianterings Omraade, stod man i Virkeligheden rustet til at imødegaa alle de Farer, som havde forvoldt de tidligere Ekspeditioners Fataliteter. Den Mand, der forstod at tage Hensyn hertil, og som iøvrigt kendte sin Metier som Sømand og Ishavsskipper, er ogsaa berettiget til at udtale sig saaledes, som det ovenfor er citeret, og Amundsen har bevist Rigtigheden af sin Udtalelse, inden han fremførte den. Han kunde have gennemsejlet NV.-Passagen paa een Sommer, hvis ikke andre videnskabelige Opgaver havde krævet to Overvintringer i Nærheden af den magnetiske Pol. Sydpolen tog han med Storm, og der er berettiget Stolthed i de Ord, han skriver, da Vejen hjem over mod Vinterkvarteret laa aaben for ham efter den store Sejr: Paa det Tidspunkt af Rejsen, hvor andre Ekspeditioner

som oftest har maattet sætte de daglige Rationer ned til det mindst mulige for at faa Provianten til at slaa til, kunde vi ophæve al Rationering og lade enhver spise saa meget, han lystede.

Men hvorfor kunde han da ikke ogsaa tage Nordpolen med Storm? Fordi, som oven for sagt, Forholdene deroppe er de vanskeligste af alle. Nord om Asien og Nord om Amerika er der hver Sommer tilstrækkeligt aabent Vand til at gøre det muligt for Skibe at passere. Det samme er der sydover, hvis Rejsen gælder Antarktika. Er man derefter kommet i Land, har man en Art Landevej til Sydpolen, først en lang Bræoverflade, saa en forholdsvis jævn Indlandsis, selvfølgelig ikke uden Indlandsisens store skjulte Farer, Sprækkerne, men dog en Landevej, hvor den, der forstaar sig paa Slædeudrustning, ogsaa kan paaregne i al Almindelighed at kunne gøre Dagsmarcher, der kan blive til noget. Da man ikke har noget at frygte af Ulve og Bjørne, der ikke findes ved Sydpolen, og da Landisen ikke skruer sammen eller driver af med ens Depoter, kan man lægge saa mange ud, som man har Brug for, og være sikker paa, at man finder dem igen, hvor man har lagt dem. Man kan altsaa undgaa at laste sine Slæder for tungt. Mennesker og Dyr slider ikke deres Kræfter op i Begyndelsen af Rejsen bare for at slæbe al den Proviant med, der behøves til hele Turen, men hvis Vægt alene det er, der giver korte Dagsmarcher og derved forlænger Rejsetiden maaske mere end forsvareligt.

Saaledes er altsaa Forholdene mod NO. NV. og nede ved Sydpolen. Den kyndige, der tager sin Tid i Agt og har udrustet sig til Opgaven, har gjort sig næsten uafhængig af tilfældige Omstændigheder. Men ved Nordpolen er der ingen aaben Sæson, der tillader Skibe at trænge frem til Polen. Ingen Sæson, hvor Isen ligger fast, saa at man kan gaa frem i uafbrudt Dagsmarcher eller støtte sig paa udlagte Depoter. „Disse Ismarker er af en underlig Natur,“ siges det allerede i Kongespejlet. „De ligger undertiden stille med Vaager imellem eller store Fjorde; men stundom er deres Fart saa stærk og strid, at de ikke gaar langsommere end et Skib, som har god Bør, og de driver lige saa ofte mod Vinden som for den.“ Naar man hertil har føjet den Kendsgerning, at det ikke blot er om Sommeren, der ser saaledes ud i Ishavet, men hele Aaret rundt, og at naar man først har passeret den ydre Bræmme af Havisen, saa forsvinder Fjordene og kun Vaagerne bliver tilbage som milelange Vandaarer, der er for snevre og for lidet sammenhængende til at tillade Skibsfarten om Sommeren, men døg for brede og for langt udstrakte til at tillade Slædefart om Vinteren, saa kan man forstaa, at Skibsekspeditioner ikke har fjærneste Chancer for at tvinge sig Vej frem til

Polen, og at alle Slæderejser over Isen mod Polen er det rene Hasardspil med Menneskeliv som Indsats. Det lykkedes ganske vist Peary at naa Polen, eller i hvert Fald i umiddelbar Nærhed af den. Men det første Forsøg, han gjorde efter at have erhvervet sig 20 Aars arktisk Erfaring, var lige ved at koste alle Deltagernes Liv. Og det andet Forsøg, det, der kronedes med Held, kostede et Menneskeliv. Peary var en Mand, der ikke behagede sig ved Udpensling af overstaaede Farer. Men naar man læser hans Beretning og selv har en Smule Kendskab til Forholdene, saa faar man det Indtryk, at ingen anden Ekspedition, trods alt, hvad man har hørt om Farer og Vanskelighed, nogensinde har været forceret frem gennem saa absolut Knald eller Fald som denne. Saadan Hasard vilde Amundsen aldrig indlade sig paa. Man har Lov til at vove sit eget Liv, mener han, men man har større Ansvar over for deres, der sætter sin Lid til ens Førerdygtighed. Han valgte derfor den eneste Maade, man kendte, der var menneskelig og videnskabelig forsvarlig, at drive som „Fram“ med Jeanette-Strømmen over Polarhavet. Dertil var hans Udrustning god nok, og han vilde sikkert som sædvanlig have bragt sit Forehavende til Sejr, hvis ikke Hovedforudsætningen havde svigtet: Jeanettestrømmen eksisterede ikke.

Men alt medens Amundsen kæmpede med Modgangen, udviklede Flyvningen sig stadig mere og mere for endelig at naa saa vidt, at man nu for Alvor kunde tænke paa at gaa paa Vingerne ind over Polhavet. Da var det som ovenfor forklaret, at Amundsen optog Polflyvningen paa sit Program.

Amundsen havde først tænkt paa at starte Flyvningen fra Amerikas NV.-Pynt, Pt. Barrow. Forskellige Grunde talte for at vælge dette Punkt. Man kommer fra Pt. Barrow meget hurtigt udover den absolut ukendte Kvadrant af Polarhavet og vilde altsaa kunne hjembringe værdifulde Oplysninger om Fordelingen af Land og Vand, selv om man paa et forholdsvis tidligt Tidspunkt maatte opgive at naa Polen og sætte Kursen tilbage mod Udgangspunktet. For Amundsen har det sikkert ogsaa været af Betydning, at han stadig betragtede Flyvningen som et Led i selve Maud-Ekspeditionen og derfor ønskede at holde sig nær Skibets Arbejdsfelt, ja maaske endog tænkte sig at aflægge en Luftvisit ombord. Økonomiske Grunde har sikkert ogsaa gjort sig gældende.

Da han imidlertid opgav sit første Forsøg, opgav han samtidig Pt. Barrow og besluttede at gaa op fra Spitsbergen. Spitsbergen er i Virkeligheden det naturligeste Udgangspunkt for en Polflyvning. Det er ganske vist ikke det Land, der ligger nærmest Polen. Nordspidsen af Grønland, C. Morris Jessup, ligger paa $83\frac{1}{2}^{\circ}$ N. Br. og

Nordspidsen af Grants Land. C. Columbia, paa lidt over 83° . Distancen til Polen vilde derfra forkortes med et Par stive Flyvetimer. Men disse to Punkter kan man ikke naa med Skib. Man kan maaske nok de fleste Somre naa et Stykke paa Vej, f. Eks. Fort Conger eller Lincoln Bay, eller endda længere, og det er vist ogsaa ad denne Vej, et for Tiden paatænkt amerikansk Fremstød skal føres. Men selv under de bedste Omstændigheder vil man neppe undgaa alvorlige Basketag med Isen, hvorimod man altid kan gøre Regning paa at komme nogenlunde uhindret til Spitsbergen.

Tager man for sig et Dybdekort over Ishavet mellem Grønland og Novaja Semlja, vil man se, at en Hævning paa knap 300 Meter vil gøre Norge landfast med Spitsbergen. Kysten vilde nogenlunde følge Meridianen paa 15° Østlængde. Udenfor Kysten vilde der kun være en ganske smal Kontinentalhylde. Dette sunkne Land viser Golfstrømmen videre nordefter, efter at den har passeret Norges Nordspids, og kun en ringe Del af dens Vandmasse søger Øst paa ind i det grunde Barentshav.

Denne nordgaaende Strøm er baade bred og dyb og baner Vej for Skibsfarten helt op til Spitsbergen, der følgelig kan besejles det meste af Lystiden. Ved selve Spitsbergen minder Isforholdene paa en Maade om Forholdene ved Grønland. Rundt Spitsbergens Sydcap gaar der ligesom rundt C. Farvel en Strøm, der kommer fra Østsiden og smøger rundt om Landet, førende Isen med sig nordover. Dette bevirker, at den sydlige Del af Landet er den vanskeligste at besejle, medens man lettere slipper ind i Fjordene norden for Prins Charles Forland.

Ved at vælge Spitsbergen kan man gaa ud fra, at man i Ro og Mag kan etablere sin Basis i en god Havn under 79° Bredde, og den Sikkerhed, man derved opnaar, opvejer langt de Fordele, som man vilde naa ved at have en nordligere Startplads, naar man paa Vejen med sit Skib skulde føre en haard og tvivlsom Kamp for at trænge frem.

Af Spitsbergens nordlige Fjorde var Kings Bay den naturligste at vælge. Der har i denne Fjord været drevet en Kulmine. Arbejdet er vistnok for Tiden indstillet, men selv om dette er Tilfældet, er det dog ikke længere siden, end at de Foranstaltninger, man har truffet for at lette en Ud- og Indskibning, ogsaa nu vil kunne komme en Ekspedition til Nytte. Om alt dette har Amundsen nemt kunnet skaffe sig Underretning, og det blev da denne Fjord, han valgte. Efter at økonomiske Vanskeligheder ikke længere stod ham i Vejen, har han atter kunnet vise Verden, hvilken glimrende Organisator han er. De

fuldt lastede Skibe. Iaa klar til rette Tid i Tromsø og Narvik, og saa at sige i Hælene paa Vinternatten sejlede han mod Nord.

Vanskeligst at transportere over Havet var de store Flyvemaskiner. Selv om de kan adskilles noget, kan de dog ikke pilles helt i Smaastykker. Der havde været Tale om, at det kunde blive nødvendigt at flyve dem til Spitsbergen, men det vilde give en Flyvning paa over 1000 km, inden den egentlige Opgave begyndte. Det lykkedes da ogsaa at faa dem ombord i en Damper og derefter velbeholdent over et Hav, hvor Foraarsstormene rasede. Da Maskinerne stod velbeholdent i Kings Bay, havde man Lov til at sige: Godt begyndt er halvt fuldendt.

Selve Monteringerne vil foregaa uden større Vanskeligheder. De bedste Folk baade fra Flyvemaskine- og Motorfabrikken er medfulgte, rigeligt med Reservedele er ogsaa ført op, og saa snart Maskinerne er samlede, kan Ekspeditionens Flyvere, tre norske Officerer, begynde Prøveflyvningerne. Derfter indlades hele Udrustningen, og Togtet kan begynde naar som helst.

Ved Valget af Startdagen har Amundsen forstaaet at gøre sig næsten uafhængig af den blinde Skæbne, idet han har indrettet sig paa at have en fuldkommen meteorologisk Meldingscentral ved sin Basis. 2 unge dygtige Meteorologer — den ene en Søn af Norges bekendte Meteorolog, Professor Bjerkness — er Deltagere i Ekspeditionen. Ad traadløs Vej modtages ombord i Ekspeditionsskibet Meldinger fra alle de nordligste meteorologiske Stationer i Canada, Alaska, Sibirien og Rusland. De to Videnskabsmænd vil sammenholde disse Meldinger og derved hurtigt blive i Stand til at danne sig et Skøn over Vejrforholdene i Polarbassinet fra Dag til Dag. Med første rolige Periode vil da Amundsen gaa tilvejs. Selvfølgelig kan man ikke sikre sig mod at møde Kuling eller Taagebanker paa Vejen, men i det hele og store vil han være paa den sikre Side i den Tid, Flyvningen varer, i hvert Fald mange Gange sikrere, end om han skulde bestemme Afgangen alene efter de lokale Vejrforhold i King's Bay.

Navigationen i Luften er i Princippet den samme som paa Havet. Med Landkending under sig er det nemt nok at søge sig frem. Men naar Flyverne først for Alvor sætter Kursen mod Nord fra Danskøen, vil der ikke gaa mange Minutter, før Spitsbergens Tinder og Bræer forsvinder i Horizonten, og hvor Ishavet ligger under dem uden noget at tage Mærke efter. Man maa da som ombord i et Skib styre Kurs efter Kompas.

Til Styling i klart Vejr har Goerz efter Amundsens Anvisning konstrueret en Slags retvisende Kompas, som man kan benytte uden at tage Hensyn til Misvisningen. Konstruktionen af Apparatet kender

jeg ikke, men Princippet er dette, at et Solbillede kastes ned paa en Pejlskive gennem et Prismørør, der sidder paa et Diopter. Kender man i et givet Øjeblik Solens retvisende Pejling, kan man indstille Diop-teret i denne Vinkel med Flyvebaadens Diametralplan. Samtidig sty-res Baaden saaledes, at Solbilledet falder gennem Prismørøret ned paa Pejlskiven, hvorefter et Urværk sættes i Gang, der drejer Diop-ter og Prismørør rundt med Solens Hastighed. Naar Føreren derefter stadig styrer saaledes, at han holder Solbilledet paa Pejlskiven, vil Flyvebaaden styre Kursen retvisende Nord. Der maa selvfølgelig rettes for Afdrift. Men den kan let bestemmes, thi Isen under en er at betragte som stationær i Forhold til den Fart, hvormed man flyver, og man vil da kunne iagttage Afdriften, som om man var over Land.

Ved astronomiske Pladsbestemmelser i hurtig Rækkefølge afsæt-ter man sin Plads i Kortet. Dette besørges selvfølgelig ikke af Føre-ren, men af Navigatøren. Højdemaalingen foretages med særlige Sextanter, i hvilke der er indbygget en kunstig Horizont. Med en saadan Sextant kan man maale Højder med fra 10'—20' Nøjagtig-hed, mere end tilstrækkeligt til de Pladsbestemmelser, man behøver, saalænge man er i Luften. Udregningen af Pladserne paa disse høje Bredder kan forberedes saaledes, at man kan klare sig med faa og hurtige Beregninger. (Om Beregning af Stedlinier paa høje Bredder se f. Eks. „The Geographical Journal, XXXV 1910).

I skyet Vejr bliver Navigeringen jo ganske anderledes usikker, idet man kun har et almindeligt Kompas at styre efter, saaledes at man ikke kan komme uden om at rette for Misvisningen, som man maa tage ud af et Kort, der er konstrueret efter teoretiske Bereg-ninger. Til Beregning af Pladsen har man kun den anvendte Flyvetid. Det kan derfor ikke lade sig gøre, med Sikkerhed at konstatere, hvor man er. Om muligt vil man da gaa ned og afvente Klaring. Men med det udmærkede meteorologiske Apparat, der staar til Amundsens Raa-dighed, vil han sikkert kunne vælge en Dag, hvor han tør regne paa Klarvejr i hvert Fald i den Tid, det vil tage ham at flyve til Polen, ca. 8 Timer.

Som man vil forstaa, vil Pladsbestemmelserne i Luften være be-hæftet med saa store Fejl, at Amundsen neppe vil føle sig tilfreds, hvis han maa flyve hen over Polen. En Landing vil give Lejlighed til langt sikrere Stedbestemmelser, selv om den ikke vil give bedre Resultater for den geografiske Videnskab.

Af den Beskrivelse, som tidligere i denne Afhandling er givet af Isforholdene i Polarhavet, vil man kunne forstaa, at skal man ned fra Luften, vil det være nødvendigt at kunne gaa ned saavel paa Isen som paa aabent Vand. De Maskiner, som Amundsen har valgt,

er da ogsaa Flyvebaade af en saadan Type, at de opfylder denne Fordring. Det vil imidlertid altid være lidt af et Vovestykke at lande paa Isen. Man kan utvivlsomt finde Isflager af tilstrækkelig Udstrækning til, at man kan faa Afløb ved Landingen og Tilløb, naar man igen skal paa Vingerne. Men man vil have vanskeligt ved at bedømme oppe fra, selv om man flyver ganske tæt ned, om Fladen nu er fri for Knaster og Ujævnheder, som kan forvolde Havari, naar man lander. I visse Belysninger, med diset Luft, hvor det direkte Sollys opløses i et usikkert Graalys, kan man, selv om man gaar paa Isen ikke se Ujævnheder, der vender afrundede og glatte Sider mod én. Man opdager dem først, naar man falder over dem. Dette kender forøvrigt enhver Polarfarer, og der er derfor al mulig Grund til at antage, at Amundsen saa vidt muligt vil søge at komme ned paa aabent Vand.

Er det først lykkedes at komme ned, naar man mener sig i Nærheden af Polen, vil man tage Observationer, der vil tillade at bestemme Pladsen med stor Nøjagtighed, særlig naar de gentages flere Gange, helst i Løbet af et Døgn. Af denne Plads og af Isforholdene vil det saa komme til at afhænge, om det skal lykkes Amundsen at plante Norges Flag paa selve Polpunktet, eller om han maa nøjes med at kaste det ned fra Flyvebaaden, naar de atter er paa Vingerne for at flyve der hen over.

Man havde oprindeligt haabet, at Flyvningen kunde fortsættes over Polen ad Pt. Barrow til. Man vilde derved have opnaaet værdifulde geografiske Resultater. Dette har Amundsen maattet opgive, idet der simpelthen ikke kan medføres tilstrækkelig Benzin. Distancen til Pt. Barrow er dobbelt saa lang som Vejen tilbage til Spitsbergen.

Amundsen har selvfølgelig ogsaa gennemtænkt den Mulighed, at det vil vise sig umuligt at komme paa Vingerne igen, naar man først er landet, og det er da hans Mening at søge over Isen til C. Columbia, hvor der ligger et Depôt. Det kan ikke nægtes, at en saadan Isvandring i Maj Maaned eller senere er mere end farlig. Det er yderst tvivlsomt, om man kan gennemføre en Marsch i lige Linie mod C. Columbia paa 20 km om Dagen. Og med den Udrustning, Amundsen har medtaget, vil en saadan Marschhastighed være fornøden. Men naar man tager i Betragtning, hvor glimrende alt synes at være lagt tilrette, er der ingen Grund til at ængste sig med Detaljer vedrørende et saadant Tilbagetog. Kun skal det nævnes, at man i saa Fald ikke kan vente at høre fra Amundsen før til Eftersommeren 1926, en lang og uhyggelig Ventetid. Der vil være al mulig Grund til, hvis Amundsen ikke inden rimelig Tid naar tilbage til Spits-

bergen, da at udsende en Skibsekspedition snarest i denne Sommer via Melvillebugten op i Smith-Sund.

Naar Foregangsmandene blandt Menneskene har søgt op mod Tinderne, har de mange, der befandt sig bedst ved at blive i Dalen, spurgt: „Til hvad Nytte?“ Ingen har været mere udsat for dette Spørgsmaal end Polarforskeren. Han kan have haft svært ved at gøre Rede for sine Hensigter, og han burde dog have kunnet nøjes med at svare: „For at se, hvad man kan se der oppe fra.“ Nu er det ved at vise sig, hvad Polarforskningen har nyttet. Ingen kan tvivle paa, at Fremtidens Eksprestrafik vil komme til at gaa gennem Luften, og de korteste Ruter mellem mange af Verdens Hovedcentre ligger over Polarhavet. Takket være Polarforskningen ved man nu, hvilke Vanskeligheder man vil møde, saa at man kan tage sine Forholdsregler. Amundsen er en af Polarforskningens Giganter. Han har nu stillet sin Viden i Flyvningens Tjeneste og vil derved blive en Pioner af første Rang ved Luftens Erobring. Maatte Lykken følge Norges og hans Flag.

8. Maj 1925.

SUMMARY

Roald Amundsen and the North Pole.

By Commander Godfred Hansen, R. N.

Amundsen has for a long time been struggling to gain the North Pole, His first attempt was to cross the Polar basin from the northern coast of Siberia drifting in the vessel „Maud“, just as Nansen had been doing in the „Fram“. He did not succeed, however, because the ocean stream, the Jeannette Stream, with which he had reckoned, apparently does not exist.

When it is impossible to calculate that the stream will help, aeroplaning is single chance of gaining the Pole. On account of the state of the Polar Sea an advance in sledge is a gamble with human lives as was clearly proved by Peary's arctic voyages.

Being obliged to give up the Jeannette Stream Amundsen admitted aeroplaning into his programme. The first time he intended to start from Point Barrow, the northwest point of America. After many vain attempts Amundsen was forced to give up this expedition, and he has now chosen Spitzbergen as a starting point. C. Morris Jessup (Greenland) and C. Columbia (Grant's Land) are situated 3—4 degrees of latitude nearer the Pole, but it is impossible to sail to these points, while Spitzbergen is always open, and the entrance into the northern fjords being easier than into the southern ones Amundsen has established his basis in King's Bay latitude 79°.

Amundsen has once more proved that he is an excellent organiser. From all the meteorological stations in Canada, Alaska, Northern Siberia, and Russia he every day receives weather reports which are examined by two young Norwegian meteorologists; so he will always be up-to-date with the atmospheric conditions over the Polar Sea. With the first calm period he rises on the

wing. He is in possession of good instruments to go on his course and to ascertain his position. The aeroplanes are constructed in such a way that they can land upon the ice as well as upon the water. Amundsen will surely wish to go down when the observations tell him, that he is near the Pole, to continue the observations during twenty-four hours and then to plant his national colours on the Pole.

Amundsen returns from the Pole to his starting point because flying to Pt. Barrow is too far, the distance being double of that to Spitzbergen.

If Amundsen for some reason will not be able to burst on the wing again he will walk to C. Columbia where he has a depot. Such a walk over the ice in May or later is very dangerous, fortunately it is very unlikely to take place. Should it however happen we shall not be able to receive any communication from Amundsen till late on in the summer 1926. If Amundsen does not return to Spitzbergen after adequate time there will be good reason for sending out an auxiliary expedition already this summer.

In spite of all misfortunes and all lack of confidence during many years Amundsen has not been forced on his knees. Might this time good luck follow the colours of Norway and him!

May, 8th 1925.

Nordamerikas Opdagelse 20 Aar før Columbus.

Foredrag, holdt i det Kgl. Danske Geogr. Selskab
den 21. April 1925

af

Overbibliotekar, Dr. phil. S. Larsen.

Kun faa af de Kilder, Fortiden har efterladt os om en eller anden Begivenhed, giver i sig selv et anskueligt Billede af det, som gik for sig. En betydelig Del af Historiens Materiale bestaar af spredte og løsrevne Stumper; ethvert Fragment indeholder muligvis en ny Oplysning, men gemmer tillige ofte Gaader, der skal løses.

Et Stof af denne Art kan undertiden virke næsten som et Kalejdoskop: Hver Gang en ny Forsker ryster Instrumentet, giver det et forskelligt Billede, og dog kan jo kun et være det rette. Alligevel er det selv paa saadanne intrikate Omraader undertiden muligt at føre stringent Bevis: Passer Brudfladerne i en Samling Skaar nøjagtigt til hverandre, saa har de utvivlsomt engang dannet en sammenhængende Helhed; samler løsrevne historiske Efterretninger sig kun under en bestemt Synsvinkel til en harmonisk Enhed, saa svarer utvivlsomt det Billede af en Fortidsbegivenhed, der vindes ad denne Vej, til det, som fordom virkelig er sket.

Ud fra denne Betragtning skal jeg i Aften have den Ære at give et kort Résumé af de Undersøgelser, der efter min Overbevisning