

Roald Amundsens Nordpolsflyvning 1925.

Vi har nu oplevet et ganske nyt afsnit i polarforskningens historie, idet tekniken har taget flyvningen i sin tjeneste, og Amundsens expedition har givet rejsende erfaringer at bygge videre paa, dels positive, saaledes at man har set, hvad der kan gøres, dels negative, der viser, hvad man skal holde sig borte fra, og hvor forbedringer først skal indføres, før man trygt tør kalde flyvemaskiner forsvarlige til den slags rejser, som her er tale om.

Men een ting kan allebøje sig for, det er det imponerende arbejde og den energi, disse seks mænd har udvist for at redde dem selv og maskinen, redde færdens iland med ære: aldrig greb panik dem, men den kolde og klare vurdering af problemer og egne evner førte til det resultat, som andre nu kan lære af.

Færdens blev da ogsaa i den grad fulgt med en hel verdens spændte interesse, som aldrig set før, at faa timer efter ankomsten til Spitsbergen gik løbesedler ud over hele kloden og reves væk af læselystne. — — —

Den 21. maj var endelig forholdene gunstige og Amundsen færdig ved Ny Aalesund paa Spitsbergen. Hvad det har kostet af energi at modstaa stadig voksende mistillid i hjemlandet og det fremmede, vil vist ikke kunne opklares helt. I aarevis har Amundsen slidt for at naa saa vidt, og uheld af enhver art havde mødt ham paa vejen frem; men nu var han rede. Og nu startede de.

Meteorologiske meldinger fra circumpolare stationer havde varslet gode værforhold, og udrustningen var bygget paa Amundsens mangeårige erfaring. Der var lagt vægt paa arktisk udrustning, idet et tilbagetog til fods rimeligvis mod Cap Columbia paa Grants Land stod som muligt, ja vel endog sandsynligt.

Selvfølgelig har motorerne været prøvet og i bedst tænkelig stand. N 24 og N 25 er begge Dornier maskiner fra den berømte italienske fabrik, hver har 720 hestekræfter og er byggede specielt med dette formaal for øje.

Det var en svær last, der maatte medføres; selv efter at der flere gange var skaaret ned i belastningen, blev der 3100 kilo pr. maskine at flyve nord over med.

Det viste sig da ogsaa, at isen knustes under maskinerne ved starten, og flagerne, der løsnedes, trykkedes saa meget ned, at de stillede sig paa kant, og kun ved at sætte fuld kraft paa og øge hastigheden til 120 kilometer i timen, lykkedes det at dreje ind efter fjorden Gross Bay, saaledes at man kom imod vinden og derfor lettere paa vingerne og op.

Det var N 25 med Riiser-Larsen som flyver, Amundsen som observator og Feucht som mekaniker, der startede først, og straks efter følger den anden efter Dietrichson, Ellsworth og Omdal befinder sig i den. N 24 fik iøvrigt ved starten en lækage, som senere var ved at blive skæbnesvanger for hele færdens, som det blev for N 24 selv. Det menes at være velvillige assisterende, der vilde give en hjælpende haand med at trække maskinen ud uaa isen og dreje den; de har uden at ville det ødelagt en ponton, saa vandet senere strømmede ind efter nedstigningen.

Men nu laa begge maskiner i luften ved siden af hinanden, og efter at have forvissat sig om, at alt var i orden, satte man kursen mod nord, og polflyvningen var begyndt.

De nærmere enkeltheder maa selvfølgelig afventes, til Amundsens egen beretning foreligger. Mest havde man været spændt paa muligheden af at navigere. Amundsen har flere gange omtalt et solkompass, og det ses ogsaa af beretningerne, at det har været benyttet og har gjort god fyldest. Af hvad art det er, forstaas ikke ret af den populære beskrivelse, der er fremkommen. Det er dog klart, at det er i forbindelse med et urværk, og bestaar derfor sikkert af en roterende skive, der stadig korrigeres for den paaværende bredde og holdende en bestemt vinkel mellem retningen til solen og maskinens kurs. Den store vanskelighed ved et saadant kompass er selvfølgelig, at man maa have solen i sigte. Her har man rigtignok den lettelse, at man kan hæve sig over skyerne og naa op i solskinnet; men derved mister man altsaa jorden eller isen af syne, hvorved en afdrift er uden kontrol.

Amundsen mødte netop lidt uden for Cross Bay en taagebanke tværs af Danske-Øen, de maatte derfor hæve sig op til indtil 1000 meter over havet, og i to timer maa de flyve saa højt oppe uden mulighed for at se noget under sig. En gang imellem hændte det dog, at de igennem et hul i taagen saa ned til isen; de fik derved lejlighed til at se en ret stor flage nyis, der nylig var frossen over en vaage midt i den gamle, svære stori, men stedet bliver vist umuligt at fastlægge.

Ved ca. 83 grader n. br. kom de dog ud af taagen, og de gik saa ned til 500 meter eller undertiden til 300 meter over havet for at se

efter landingsmuligheder, for det tilfælde at motoren skulde tvinge dem til at gaa ned. Det viste sig dog, at der intet sted saa ud til at være en flage stor nok til at faa afløb ved en nødlanding. Dette gav hele turens forudsætninger om store ismarker et stød. Man havde regnet med de store ismarker, som f. ex. Peary ret ofte traf paa sin Polrejse. Men tilliden til motorerne var dog stor, og begge maskiner fortsatte trygt mod nord.

Kl. 10 nat — altsaa efter 5 timers flyvning — konstateredes, at man var kommen for langt mod vest, og kursen lagdes mere østligt. Hvorledes egentlig observationerne foretoges, er endnu ikke offentliggjort, men med interesse imødeses nu de erfaringer, Amundsen har gjort med hensyn til navigering fra luften med flyvemaskine. Man fortsatte med den ændrede kurs, de to maskiner ved siden af hinanden, stadig hen over ujævn is. Saa smaa var de jævne marker, at en landing stadig var umulig. Dog saa man en sjælden gang vaager med aabent vand, men for smaa til at flyverbaadene kunde lande i dem.

Kl. 1 nat, altsaa efter 8 timers flugt, melder Feucht paa N 25, at halvdelen af benzinen er opbrugt. I følge planen skulde der have været brændsel til at naa polen og komme tilbage og endda foretage 300 kilometers flyvning. Det ser saaledes ud, som om forbruget har været noget større end beregnet.

Omtrent samtidig begynder den ene motor (N 25) at sætte ud, og det var derfor nødvendigt at lande for at reparere, før noget alvorligt skulde indtræffe. Heldigvis befandt Maskinen sig lige over en større vaage, men Amundsen foretrækker dog at forsøge landing paa isen, om en passende plads skulde kunne findes. De gik ned til 10 meter over isen, men saa kun skruninger ved skruninger, som gjorde en landing ganske udelukket. Den stærke fart i det øjeblik, maskinen tager isen, vil knuse boven fuldstændig, om de farer mod ujævnheder, og de tvinges derfor til at søge ned i en smal tarm, der udgaar fra den før omtalte vaage. Vandrenden er saa smal, at bæreplanerne naar ind over isen paa begge sider, og der kom de forholdsvis godt ned og fik motorerne stoppede. Baaden tørnede mod en høj ishumpel, men havde desuagtet ikke taget den fjerneste skade, et bevis for, hvad for solidt kram Amundsen rejser med. Opgaven var jo straks at faa baaden ud af den smalle rende; man svingede den derfor rundt, men renden lukkede sig nu sammen og klemte maskinen fast, og der sad man.

Intet vidste de skibbrudne naturligvis om den anden maskine. For ikke at blive skilt ad eller eventuelt lade de andre i stikken, drejede Dietrichson derfor rundt og gik ned i den store vaage, en landing,

der foregik let, da han havde frit vand. Men her viste det sig først, at den læk, N 24 havde faaet ved starten, fyldte den med vand, hvorfor de stadig maatte pumpe. Da der indtraadte frostvær, ca. \pm 10 grader, var det dog umuliggjort at holde pumperne fri for is. Ellsworth søgte da efter den anden afdeling, og de fik ogsaa efter et døgn føling med N 25, der sad fast frossen og i klemme paa vaagens anden side. Man vedblev dog stadig at arbejde paa begge maskiners klar-gøring til start, men snart maatte N 24 dog opgives, og dens besætning søgte over til de andre. Afstanden var imidlertid bleven ringere, idet isen var i bevægelse hele tiden, og de to bredder af vaagen nærmede sig hinanden. Under vandringen fra den ene maskine til den anden gik de over nyisen, og Amundsen, der observerede dem, søgte med en sejldugsbaad at gaa dem imøde for at hjælpe paa den usikre is. Her indtraadte da ogsaa et tilfælde, der kunde være blevet til en katastrofe, idet isen brast under Omdal og Dietrichson, og kun Ellsworths kække opførsel frelste deres liv og fik dem over til N 25.

Her saa det dog kun sørgeligt ud. De tre mænd havde arbejdet paa at faa gjort maskinen startklar, men det var stadig mislykkedes, trods store anstrengelser. Foreløbig havde det ogsaa kun været muligt netop at redde den fra at blive skruet ned, derved at han havde hugget flagerne af, efterhaanden som de skød frem mod boven.

Situationen var nu denne, at der kun var ringe chancer for at kunne flyve hjem. Fortsættelse til Polen var opgivet. Hjemturen over Cap Columbia syntes vis, men med den stædighed, som kun et heldigt resultat berettiger, men som det saa ogsaa stiller i heltelysets glans, holdt man ud. Rationerne sattes ned, og arbejdet for at komme paa vingerne fortsattes.

De følgende dages rapporter er beretningerne om seks mænd, der sled, som kun faa før dem har slidt. Døden stod dem for øjnene, men ikke en eneste gang vaklede de i deres program. Opgaven var at bygge en vej hen til en isflage i nærheden for om muligt derfra at kunne faa fart nok paatil en start. Vejen blev bygget, og den 27. maj fik man maskinen op ad den efter at have hugget den løs fra isen, fri for den nærmeste skruefare. Men selv om det var første del, der nu var løst, saa var der langt igen.

Det gjaldt om at skaffe en startbane, og det ene forsøg efter det andet blev gjort. I begyndelsen tog man det vist roligere, idet muligheden var, at vaagen vilde aabne sig igen og give den en let fart hen over aabent vand, som hurtigt vilde give fart nok til at gaa til værds. Vilde vandet ikke aabne sig, og det vilde det ikke, saa forsøgte man isen paa vaagen. Alt blev gjort klar til start. Benzin og olie blev hentet fra N 24's vrag, og den 2. juni var de klar til at lette. Men

nu var der tøvær, isen var bleven sprød, og isen brast under den svære vægt. Flagerne laa igen under maskinen og forhindrede dem i at komme tilbage. Den nat saa det sort ud.

Der er vist ikke mange, der ikke vilde have opgivet nu. Man havde proviant til turen ned til Cap Columbia, og det var paa høje tid, da foraarets tid var inde, der for hver dag vanskeliggjorde fremgangen over isen, saaledes at det, der vel endnu var muligt, senere vilde være ugørligt baade paa grund af naturforholdene og proviantmangelen.

Men Amundsen holdt ud. Flyvemaskinen laa altsaa i vandet, og de tilbragte en urolig nat ombord allesammen. Straks efter midnat begyndte isen at skrue sammen om dem. Det saa i høj grad ud til, at den skulde gaa tabt, hvorfor ogsaa proviant og udstyr reddedes ind paa den gamle is.

Dagen efter forsøgte man igen paa en ny start, men ogsaa dette gik galt, isen brast, saa forenden af maskinen kom under vand. Et frygteligt arbejde for at faa den klar igen. Atter forsøges paa en ny bane, men føret tillader ikke at faa fart nok, og man forsøgte saa at forlænge banen ved nye vejanlæg. Det var den 5te bane, men man naaede ikke at faa den færdig, før skruningerne satte ind. Flyverne havde kun at gøre at borthugge isflagerne, som presseses ind under baaden. Efterhaanden som isen kom frem under den, huggede de den bort, saa der tilsidst dannedes en stor dyng, som N 25 stod oppe paa med skruerunde rundt om. Vaagen eller det sted, den havde været, blev nu klemt sammen, saa storiskanten rykkede nærmere og nærmere.

Ved en raadslagning besluttede de dog at blive ved til 15. juni, før de lod deres fartøj efter dem; det skønnedes at være yderste frist, hvis de skulde bjærge livet.

Den 5. juni søgte de en hel ny startbane, og de fandt en paa gammelisen ca. 800 meter borte, saa det gjaldt nu om at faa N 25 derhen. Dette blev fornyede anstrængelser, som kun fortvivlelsen gjorde mulige. Nogle steder byggedes bro over kløfter, andre steder huggedes hul gennem skruningerne; fare for folk og flyvebaad var det stadig. Men det blev gjort.

Den 8. juni var de derhenne. men nu var det tøvær, saa sneen var for blød at køre paa. Saa prøvede man at skuffe den bort, for derved at faa fast flade til starten, men ej heller dette gik. Isflagen var nemlig ikke en jævn frosset vandflade, det var mængder af sammenfrosne stumper, tidligere malede i stykker af store isskorper; nu var det hele kun en jævn bane, naar sneen dækkede det.

Man gik saa i gang med at trampe denne sne fast, saa der kunde køres derpaa. I tre dage stampede og trampede de. og den 14. juni

havde de banen færdig. Men endnu gik det ikke. Det synes, som om de skulde prøves til det sidste. Endelig den yderste dag, den 15. juni, kom det rigtige tidspunkt. Alt ikke nødvendigt var kastet for ikke at tynde, temperaturen sank dertil under frysepunktet. Og man kom saa til vær.

De haarde dages slid blev lønnet, og lønnet med livet og sejren. Om hjemreisen siges ikke meget. Solkompasset viste sig at virke, og Spitzbergen naaedes efter 8 timer og 35 minutter. Da var der kun 100 liter benzin tilbage — — — — —

Vil man allerede nu diskutere resultaterne og kalde dem store eller smaa, man man først gøre sig klart, af hvad art man forlanger dem. At turen som daad staar i række med, hvad menneskelig energi har udrettet, er vist uomtvisteligt. De geografiske nyopdagelser maa først nøjere prøves.

Den rent negative, at man intet land saa, var kun ventet. Observationerne paa lejrstedet gav først 87 gr. 43' n. br. og 10 gr. 19' vestl. længde. Fra flyvemaskinen mener Amundsen at have overset terrænet til 88 gr. 30' og stadig intet land. Et lodskud gav 3750 meters dybde, saa ogsaa her viser teorien om det grunde polbassin sig at være urigtig, det Fritjof Nansen allerede med „Fram“ gav dødsstødet 1895.

Men den ret betydelige drift af isen deroppe maa overraske. Paa 5 dage drev de sydover til 87 gr. 23'. Isen kan derfor ikke være pakket saa stærkt eller undergivet strømmens magt i den grad, som ofte troet, vindens kraft er sikkert af størst betydning for driften paa disse steder.

Men mærkeligere er det, at Amundsen skriver, at de saa en „storkobbe“ i vaagen. Ved „storkobbe“ har jeg baade hørt betegne remmesælen (*foca barbata*) og klapmydsen (*cystophora cristata*). Det er dog rimeligt, at det er den sidste, da remmesælen tager sin væsentligste føde paa havbunden, og næppe gaar saa højt mod nord bort fra landet. Men klapmydsen, der savner klør paa forlemmerne, kan ikke holde aandehuller aabne i isen, hvorfor det er givet, at den stadig har haft aabent vand at følge, selv om den skulde være kommen der af en fejltagelse. Den laa paa isen, og denne sæl vil maaske kunne give stof til forstaaelsen af meget der nord paa.

Desuden saas i de sidste dage, der oppe, først nogle „alke“, rimeligvis lomvier (*uria arra*) og senere to gæs flyve i nordvestlig retning. Hvad flyver de fugle der efter? Mod nordvest ligger intet land. At man ved, da.

Lomvien skal have aabent vand for at faa føde og stejle fjælde for at bygge rede. Og gæssene skal have græs at spise, og de

taaler ikke sult ret længe. Ganske vist havde det nogen tid før været sydøstlig kuling, og det er den tid, de flyver til rugepladserne, saa de kan være forslaaede, men sammenholdt med andre observationer af fugleflugt, kan de faa betydning. Den nærmeste fremtid vil give Amundsens nærmere beretning, og maaske løsning paa adskilligt.

Men eet staar fast. Amundsen vovede rejsen, og han fuldførte den. Blev end ikke polen naaet, er dette geografiske punkt jo ganske uden interesse i sammenligning med at faa mændene selv at se og deres beretning at høre.

Det er ikke tiden nu til kritik eller behandling. Vi har været vidne til et pionerarbejde, for hvilket nutiden maa være Amundsen og hans mænd taknemmelig. Personligt mod og daadtrang parret med koldblodig bedømmelse af evner og muligheder var stedse nødvendig i den geografiske forskning.

Lad der komme en tid, da Amundsens rejse vil være letgjort, det vil være hans erfaringer, der har været det første skridt.

Den hele samtid bøjer sig i beundring for Roald Amundsen og hans mænd.

Peter Freuchen.

De videnskabelige Resultater af Jubilæumsexpeditionen Nord om Grønland.

Rapport II: Glaciologi.

Af

Lauge Koch.

Ifølge min Ekspeditionsplan var det min Hensigt under Rejsen Nord om Grønland i 1921 at søge op paa Indlandsisen i Bunden af Independence Fjorden, naar Snemeltningen gjorde det umuligt at rejse paa Havisen, og Hjemrejsen vilde derfor komme til at foregaa i Sensommeren over Indlandsisen fra Egnene omkring Navy Cliff. For Kortlægningens Skyld ønskede jeg at rejse saa nær Land som vel muligt, i Virkeligheden skulde jeg under hele Rejsen kunne se og maale Indlandsisens Rand. Trods Mangel paa Proviant lykkedes det ogsaa at gennemføre dette Program, og vi var i sjælden Grad begunstigede af godt Vejr, ikke en eneste Dag var vi forhindret i at rejse paa Grund af Snestorm eller Taage.

En Rejserute meget nær Land er af flere Grunde besværlig. For det første maatte vi passere de store, stærkt spaltefyldte Sænkninger,