

Anmeldelser.

Roald Amundsen: Gennem Luften til 88° Nord. (8° 278 S. m. talr. Illustr., 1 Kort og 2 Fig.) Gyldendal, Nordisk Forlag, Oslo 1925.

Midt imellem klog Forsigtighed og dum Dristighed ligger det egentlige Mandsmod. Forsigtighed og Dumdristighed kan begge skabe Sejrherrer. Men kun Modet skaber det Heltenavn, der bliver staaende, mens Tiderne rulle, som Fyrtaarn for de kommende Slægter.

I den Forbindelse spørges der ikke engang om Sejr eller Nederlag. Carl d. XII's Navn varmer alle svenske Hjerter, og det vil sikkert blive vanskeligt for en Historielærer af den nyeuropæiske Retning at faa Niels Ebbesens Navn skrevet i Danmarks Glemmebog.

Disse Navne, og alle de mange andre, der kunde tages til Eksempel, og Slægterne, med hvem de levede, hører Historien til. Men Amundsens Fart gennem Luften til 88° Nord er ogsaa et Stykke Historie.

Han har ved sin Daad flyttet Grænser, fordi han har taget fra det, vi ikke kender, og lagt til det, vi kender. Ikke blot et Stykke af Ishavet, det er det mindste af det. Men et Stykke af Lufthavet, som vi endnu kender saa lidt, men som vi *skal* lære at kende trods alt det dyre Blod, det koster, fordi det nu engang er saa Menneskets Skæbne, at det skal gøre sig Jorden underdanig.

Først sejler vi frygtsom langs Kysterne; saa sætter vi ud over de store Have. Først gaar vi over Fjældene langs Stier, der snor sig gennem Passerne; saa sprænger vi os Vej gennem Bjergenes Indvolde. Nu flyver vi forsigtigt fra Lufthavn til Lufthavn. Men vi vil naa dertil, at vi færdes i Luften med samme Sikkerhed som paa Havet og Landet. Flyveren vil følge sin Bane uden Mellemlanding Storcirklen rundt. Fra Sted til Sted vil vi lægge vor Kurs, som det passer bedst, over Hav som over Land, over Bjerg som over Slette, over Menneskers Tilholdssteder som over øde Ørkner. Gaar den korteste

Rute over Jordens nedisede Polkalotter, saa kan vi ikke i Længden lade os skræmme af dem.

Og her er det, at Amundsen har gjort sin store Indsats. Hans Gennemsejling af NV.passagen og hans Erobring af Sydpolen var Kronen, sat paa mange stolte Forgængeres Værk.

Men her er han Foregangsmanden. Han er kommet efter Dumdristigheden, der repræsenteredes af Andrée, om hvis Skæbne Romantikken har spundet Æventyr, hvor Virkeligheden kun kender det ene: død!

Men han er kommet før Forsigtigheden, og derfor har han vundet de Lavrbær, som tilkommer den modige Mand, der, vogtende paa Øjeblikket, handler først af alle, naar Timen er inde.

Hvor stor en Betydning Amundsens Polflugt har, kan man ikke forlange, at Lægmand uden videre skal være paa det rene med. Uden for Norge og ikke mindst i Danmark vilde man villigere have anerkendt ham, hvis han var kommet hjem med Polen. Det havde da været en Rekord, som overhovedet ikke kunde slaas. Men med Hensyn til Flyvningens Betydning er man en Del desorienteret. Paa alle Omraader forrykkes Lægmands Begreber om, hvad der virkelig er naaet, fordi det Nyhedskrav, som ustandselig stilles til Pressen, er saa stort, at de første famlende Skridt ind paa nyt Land i Kemien, Fysikken, Lægekunsten osv. udbasuneres saaledes, at man tror, at vældige Sejre er vundne. Det kan gærne være, at det er saaledes, set med en Videnskabsmands Øjne. Men naar man skal til at efterspore Virkningerne i det praktiske Liv, saa er de tit og ofte ikke til at finde.

Om Flyvekunsten gælder det vistnok i Almindelighed, at man regner med, at vi er betydelig længer fremme, end vi i Virkeligheden er. Det er jo ikke saa længe siden, at Ellehammer maatte have sin Maskine tøjret til en Pæl, for at Motor og Centrifugalkraft tilsammen skulde tvinge den tilvejs. Nu flyver man rundt om Jorden og har endogsaa passeret Atlanterhavet.

Er man paa det rene med disse Kendsgerninger, saa synes det mange at maatte være en smal Sag at flyve nogle tusinde Kilometer hen over Ishavet. Men Sandheden er jo i Virkeligheden den, at for at kunne gennemføre de ovennævnte Flyverbedrifter har der maattet stilles et uhyre Apparat paa Benene. Skibe har været anbragt med passende Mellemrum over Havene, Mellemlandingsstationer oprettede paa Land, og langs hele Ruten har kyndige Folk været underrettede og mobiliserede i saa stor Udstrækning som muligt. Vil man sammenligne Ellehammers første Hop hen over Eremitagesletten med Menneskets Opdagelse af, at Træ kunde flyde og bære oppe, saa

staar vi her i vort Forhold til Lufthavet ikke stort længere, end vore Forfædre stod til Havet, da de opdagede, at man kunde bruge disse flydende Træstammer til at tæge paa fra den ene Kyst til den anden.

De begav sig ud, og de lærte deraf, og nu har vi underlagt os Havet og kender dets Væsen. De havde ikke noget større Herredømme over deres første Fartøjer. Men heller ikke endnu er der bygget en Motor saa sikker, at den ikke kan gaa istaa uden fjærneste Varsel.

Derfor vidste de dristige Mænd, der steg op fra Isen i Kings Bay, Spitsbergen den 21. Maj 1925 Kl. 5 Em. ikke stort mere om deres Rejse end vore Forfædre, naar de drog ud paa deres Træstammer. Den kunde bære dem og bringe dem bort fra den Kyst, de stod paa, det var det sikre. Forsaavidt var alting i Orden og Begyndelsen af Rejsen ingen Dumdristighed. Men hvorlænge den vilde bære dem, og hvorhen, det vidste ingen, det var et Spørgsmaal, der krævede en Besvarelse.

Saa drog de ud, og det er det, man kalder Mod.

Vi vidste i Forvejen saa nogenlunde, hvordan Ishavet saa ud med en Ishavsfarers Øjne. Amundsen lærer os, hvorledes det ser ud for en Aviatiker, og det er et vidt forskelligt Billede, man faar. Det er helt andre Vanskeligheder, man har at overvinde, end man oprindeligt havde tænkt sig. Men medens en Nansen, en Hertug af Abruzzerne, en Peary i alt væsentlig efterlod deres Efterfølgere de samme Vanskeligheder at kæmpe mod, som de selv havde haft, saa har Amundsen ved de Erfaringer, som han har erhvervet, jævnet Vejen ganske anderledes for den, der kommer efter. Det vilde maaske være for meget forlangt, om man vilde have, at den første Mand, der naar Polen med Flyvemaskine og planter sit Lands Flag ved Siden af Pearys, skulde tage et norsk Flag med. Men der vilde være megen Retfærdighed deri.

Saaledes som Rejsen forløb, blev den altsaa af væsentlig mere Betydning for Aviatiken end for Polarforskningen. Ganske vist er det vidtstrakte Arealer af ukendte Strækninger, man er fløjet hen over. Men der er trukket mange Linier igennem det tidligere. Særlig ved 1' Fram ekspedition, Nansens berømte Rejse, fik man saa nogenlunde Kendskab til Naturforholdene i det, som Amundsen kalder den norske Del af Polhavet. Man kunde med nogenlunde Sikkerhed gaa ud fra, at der i denne Del af Havet intet Land fandtes, og denne Formodning er blevet til Vished efter Amundsens Flyvning.

Andet og mere end, at der erhverves Kendskab til Fordelingen af Land og Vand, kan man vel heller ikke vente sig af en Polarekspedition, saa længe den holder sig paa Vingerne. Men derfor er Amundsen ogsaa lidt for tidligt ude, naar han indleder sin Bog med

en Gravskrift over Polarfareren af den gamle Skole, der den Dag, da Brødrene Wright fløj, saa Mulighederne for en hel og fuldstændig Omvæltning i Arbejdsmethoden. Han skriver:

„Hvad han (polarfareren) i årevis havde arbejdet for å nå, vilde han nu muligens kunne rekke i løpet av utrolig kort tid. Århundre efter århundre hadde han arbeidet med sine primitive midler — hunden — sleden. Fra dag til dag hadde han med opbydelse av alle sine krefter, hele sin kløkt og vilje kun rukket nogen få mil videre over den endeløse isørken. Hvilket mot, hvilken utholdenhet har ikke været vist i denne kamp mot kulde, sult og anstrengelser? Hvilket lysende eksempel paa offervillighet og selvfornektelse? År efter år innesluttet i et lite fartøi, omgitt av de samme mennesker, utstyrt med det nødtørftigste, hadde de til denne tid arbeidet sig gjennom de største vanskeligheter, hårdeste prøver — kulde og mørke.

Og nu — plutselig med ett slag — skulde kanskje det hele forandres. Kulde og mørke skulde avløses av lys og varme, de lange møisommelige vandringer av en hurtig flukt.“

Ja, Amundsen kan have Ret, hvis han tænker sig Polpunktet som det eneste Maal. Efter Amundsens Færd vil vel neppe nogen finde paa at starte fra Franz Josefs Land eller fra C. Columbia, for med Slæder og Hunde at trænge frem over Isen til Nordpolen; ejheller paa at slæde sig frem over Landisen til Sydpolen. Men naar Flyveren i en nær Fremtid, paa kort Tid ved blot et Par lykkelige Togter har skaffet os endelig Rede paa Fordelingen af Land og Vand i Polarbassinet, saa er dermed i Virkeligheden kun Polarforskningens Pionerarbejde bragt til Afslutning. Thi Geografien gør andre Spørgsmaal end det om Fordelingen af Land og Vand. Meteorologien, Geologien, Jørdmagnetismen for blot at nævne de Videnskabsgrene, som Anmelderen af Amundsens Bog har en Smule Kendskab til, gør ogsaa anderledes vidtrækkende Spørgsmaal end de, Polarforskeren hidtil har kunnet besvare. Manden med Slæden og Hundene, ham i det lille Fartøj i Isørkenen, ham med Offervillighehden og Selvfornægtelsen, vil der fremdeles være lige saa god Brug for, som da Amundsen sejlede „Gjøa“ fra det ene Verdenshav til det andet gennem NV.passagen.

Naar Flyveren har krydset Farvandet af og tegnet deres Kort, saa er der for dem kun tilbage at passe Ruten mellem London og Yokohama. Men til den Tid vil f. Eks. blot en Drift over Polhavet med Skib, selv om den saa skulde gaa nøjagtig ad „Fram“s gamle Rute, have mere Værd for Naturvidenskaben end nok saa mange Krydsflyvninger over Ismarkerne.

Hvis man i Amundsens Bog vil finde Selvros, saa maa man søge

den i den netop citerede Lovtale over Polarfareren i Almindelighed. Han er jo selv én af de store indenfor dette Broderskab. Men andetsteds finder man ikke Gnist af Selvbehagelighed. Roligt skrider hans Beretning om Færden frem. Det er jo de færreste, der har blot en eneste Stordaad i hele deres Liv at berette om. Men dette er tredje Gang, at Amundsen har faaet hele Verden til at høre efter. Derfor er han maaske blevet saa udmærket en Fortæller. Uden Svulst eller Patos, uden Understregninger glider Beretningen ham ligesom selvfølgelig i Pennen. Men ikke desto mindre forlader den Følelse En ikke et Øjeblik, at her fortæller en af Menneskenes Førere om en Begivenhed, der aldrig vil blive glemt

Man føres fra Spænding til Spænding. Alene Overfarten fra Tromsø til Spitsbergen var en Begivenhed. Ekspeditionen raadede kun over to smaa Dampere, og de mægtige Kasser, der indeholdt Flyvebaadens Vinger og Legemer, kunde naturligvis ikke komme ned i Lasterne. De maatte staa paa Dækket og ragede endda langt ud over Skibssiden. Skibet selv var ligesom helt forsvundet. „Det saa ud som en masse kjempekasser, der kom vandrende hen over havet,“ siger Amundsen.

Det var Meningen, at de to Dampere skulde have fulgtes ad til Spitsbergen, men straks uden for Skærgaarden blev det Tykning og Snestorm, saa at de kom bort fra hinanden. Det Skib, hvori Amundsen var, kom først til Spitsbergen og en hel Dag gik man og ventede med Spænding paa den anden Damper. April er en barsk Maaned paa disse høje Bredder, og Storm havde det været paa det meste af Turen, saa at man havde al mulig Grund til at frygte, at der kunde være hændet den overlastede Damper noget. Men ud paa Aftenen dukkede der frem ude i Fjordmundingen noget der lignede en Høstak. Det var den længselsfuldt ventede „Hobby“. Opgavens første Del var lykkelig løst.

Derefter beskriver Amundsen Opholdet i Kings Bay, medens Montering af de to Flyvebaade fandt Sted. Da alt var i Orden, maatte man smøre sig med Taalmodighedens Salve og plagede kun Meteorologerne med utallige Spørgsmaal.

Den 4. Maj meldte disse for første Gang „Fin Anledning“, men man naaede ikke at komme afsted. Der manglede endnu lidt ved Montering og man forsøgte paa at blive færdig i en Fart. Men saa begyndte det at blæse lidt med -18° C. og Arbejdet gik derfor kun langsomt paa Grund af Montørernes valne Fingre. Man var ikke klar før den paafølgende Dag, og da var den gunstige Lejlighed forpasset.

Endelig den 21. Maj kom den store Dag, og efter Erfaringen den

4. Maj var alt nu i fuldkommen Orden. Flyvebaadene var ganske vist ikke prøvefløjet, men det var fordi de dristige Flyvere ikke ønskede at løbe mere Risiko end nødvendigt. Fik man blot Baadene paa Vingerne, overlastede som de var, saa maatte det være Prøve nok. Thi intet var mere sikkert end det, før eller senere at komme ned igen. Det behøvede man ingen Prøve paa og saa vilde man ikke risikere, at hele Expeditionen maatte opgives, hvis man fik et alvorligt Havari under en Forsøgslanding. Saadan ræsonnerer jo nu engang dristige Folk.

Kl. 5.10 Em. gaar det løs. Først prøver man at starte udover Fjorden, men Isen brister foran den tunge Maskine. Saa vender man og staar ind over, hvor Isen er sværere. Bræen, der lukker tværs over Bunden af Fjorden, kommer ligesom nærmere, skyder sig som en Mur op af Havet, vokser truende. Men saa er den nødvendige Starthastighed naaet. Med et Ryk tvinger Føreren sin Baad op fra Isen. Polflyvningen er begyndt.

I samme nu som Baaden letter, lettes der en tung Byrde fra Amundsens Skuldre. Al den Mistro som Verden, og ikke mindst hans eget Fædreland havde dynget paa ham, havde han baaret, som han har baaret Strabadser og Modgang. Baaret det uden at kny som den Mand han er. Baaret det uden at hans Ryg blev bøjet, men ikke uden at hans Haar blev hvidt. Og nu var det borte: „det fryktelige åk endelig løftet af mine skuldre — den hånlige forakt jeg så mange gange havde måttet føle de par siste år under den stadige motgang — og fjernet for altid. Falt vi enn ned, hvor vi var, alvorsstemplet kunde ikke mere viskes ut.“ —

— Det er, hvad Verden nogensinde vil faa at vide om, hvad han har lidt igennem Modgangens Aar, den gamle Sejrvinder. —

Den anden Flyvebaad kommer paa Vingerne, dog ikke uden et Havari i Starten, hvad der dog ikke faar Føreren Lieutenant Dietrichson til at betænke sig et Øjeblik paa at slutte sig til sin Chef. Saa gaar det nord paa, ind i Taagehejmen.

Denne Del af Rejsen, dens Modgang og Medgang, og den endelige Sejr over alle Vanskelighederne er skildret meget rigt paa Detaljer. Men ikke en af Detaljerne vilde man undvære, thi man oplever derved næsten at være med under Flyvningen og ved Landingene paa det første Sted, hvor det overhovedet er muligt at gaa ned. Man oplever Sliddet for at faa Flyvebaaden sikkert op paa Isen fra Vaagen, den er gaaet ned i, og hvor den ikke kunde blive liggende, fordi Isen hvert Øjeblik kunde sætte sammen om den og knuse den.

Man følger dem gennem Arbejdet for at planere en Startbane paa Isen. Mægtige Skrueisvolde maa udjævnes, Kløfter udfyldes,

Revner overbygges med Broer. Den tunge Maskine maa drejes og vendes for at faa den rigtige Retning. Den kan kun hjælpe med selv, naar dens Motor kan trække den lige frem paa en jævn Bane. Ellers maa de 6 Mand flytte de 4 Tons, Maskinen vejer.

Og alt medens Tiden skrider frem og Livremmen maa spændes ind, fordi Dagsrationerne sættes ned til det mindst mulige, bærer Amundsen en extra Byrde, fordi Ansvarer for de Bestemmelser, der træffes, er hans. „Bør vi ikke opgive hele dette haabløse Slid og begive os paa Vej mod C. Columbia, mens Tid er og Provianten endnu kan række, eller skal vi blive her indtil vi styrter?“ Saadanne Overvejelser kan vel ogsaa nok tage paa en Mand. „Vil nogen beskyld mig for ubeslutsomhed, fordi jeg havde vanskeligt for å træffe valg?“ spørger Amundsen.

Endelig har de jævnet en Bane paa 500 Meters Længde. Saa gælder det om at benytte den straks, ingen ved, hvad Øjeblik der kommer Bevægelse i Isen, saa at den skruer op og ødelægger det hele for dem. Alle gaar op i den ene Maskine som staar klar, Motoren sættes igang, og Baaden glider frem. Vil den have Tilløb nok til at flyve op inden Banen er gennemløbet? Der er 40 Meter igen, nu 20, inden de synger op i Skruevolden ved Banens Ende og alt er forbi. Da hører Skuringen mod Isen op, nu er det Motoren alene der durer! N 25 er paa Vingerne igen!

Saa følger endnu 8 farefulde Timer hen over Isen, over eller under Taagen, og 10 Minutter efter at de har passeret Kanten af Pakisen og har Landvandet norden for Spitsbergen under sig, forkiler Siderøret sig, og Nødlanding er uundgaaelig.

Med den sidste Benzin staar de derefter mod høj Sø op under Land og faar Læ. Og samme Dags Aften kommer de ombord i Fangstskibet „Sjøliv“. Faren er overvundet!

Om Hjemkomsten Glæder, om Æresbevisninger og Lovtaler fortæller Amundsen ikke saa indgaaende, men dog nok til, at man forstaar, at han selv bliver forbavset over den Modtagelse, man giver ham og hans Mænd.

Men den, der har læst hans Bog og forstaar, hvad Betydning denne Færd har for Fremtidens Flyvning, under ham hvert Blad i den Laurbærkrans, som hans Moder Norge rakte ham. Pol eller ikke Pol, Roald Amundsen er Norges store Søn!

Sparer Amundsen paa Rosen til sig selv, saa kan man ikke sige, at han gør det overfor sine Ledsagere. At hans Følelser er oprigtig ment, ser man ikke mindst af det Forhold, at han ikke har forbeholdt sig selv alene at skrive Beretningen om Ekspeditionen. Bogen falder

nemlig i 5 Afsnit, af hvilke han selv har skrevet det første, der omhandler Færden i sin Helhed, saaledes som ovenfor omhandlet.

Afsnit 2, „Næstkommanderendes Jobb“, er skrevet af Amundsens Flagkaptajn, Føreren af N 25, Marinelieutenant Riiser-Larsen. Det er meget vægtigt i sit Indhold, og virker ligefrem som en Haandbog i Polarflyvning. Sammen med Amundsens egen Beretning har denne Æren for, at ingen, der ønsker at sætte sig ind i Vilkaarene for en Flyvning over Polhavet, vil kunne komme uden om Amundsens Bog.

3. Afsnit er skrevet af Marinelieutenant Dietrichsen, den snarraadige Fører af N 24, og er et værdifuldt Supplement til Amundsens Beskrivelse, klart og koncist fortalt.

4. Afsnit, „Mens vi venter“, af Journalist Fredrik Ram, fortæller om hvad der skete paa Spitsbergen, og om hvorledes Rekognosceringen efter Ekspeditionen langs Iskanten og i Spitsbergens Fjord, sættes i Scene. Forfatteren giver sit Bidrag Undertitlen: Dagsbogsblade fra 21. Maj til 18. Juni. Men trods Dagsbogsformen er det lykkedes Forfatteren med megen kunstnerisk Følelse, at skildre Stemningen mellem de tilbageblevne i den ængstelige Ventetid, medens Dagene blev til Uger.

5. Afsnit, det sidste, er skrevet af Meteorologen Hjalmar Bjerknes, der havde paataget sig at være Vejrprofet. Bjerknes fortæller, at da han paatog sig Hvervet, var der mange Fagfolk, der rystede paa Hovederne, fordi man mente, at der var altfor lange Afstande mellem de Stationer langs Polhavet, hvorfra man skulde have de Meldinger, paa hvilke Forudsigelserne skulde bygge. Der kunde nemt snige sig et ondt lille Minimum ind over Polhavet, uden at man mærkede noget dertil. Bjerknes lod sig dog ikke skræmme heraf. Ved et uhyre omhyggeligt Arbejde, baade ved Observationer af alle Arter i Kings Bay og ved Sammenstilling af de talrige Vejrmeldinger fra de mange forskellige Stationer, der kunde have Betydning, lykkedes det ham daglig at fremstille to Vejrkort, der i hvert Fald mentes at være bedre at gaa efter end det rene Slumpetræf. Deri har han sikkert haft fuldkommen Ret, og han kan tilskrive sig en Del af Æren for, at Startdagen var saa heldig, som den var.

Bjerknes' Beretning indeholder ingen videnskabelig Bearbejdelse af det indsamlede Materiale, men den giver en kort og klar Beskrivelse af den Metode, hvorefter man har arbejdet, og den kan læses af alle, der blot har det svageste elementære Kendskab til Meteorologi. Man forstaar, hvilken uhyre Betydning Meteorologien engang vil faa.

Amundsen har altid haft Ord for, at han havde en Førers Evne