

Kampen om Nordpolen i 1926.

Spørgsmaalet om Handelsvejen til Østasien og Indien havde skabt de tre geografiske Problemer Nordostpassagen, Nordvestpassagen og Det aabne Polarhav. Dette sidste „Dogme“ affødte Bestræbelserne for at trænge nordover, udover den Is, der antoges kun at findes langs Polhavets Kyster, og jo større Vanskelighederne ved Rejser over denne skruede Havis viste sig at være — Slæderejser under Anvendelse af store Mandskabsstyrker, og under hvilke man slæbte Baade med sig — des mere æggede de til at trænge frem over den, og den Breddegrad, de Polarrejsende naaede til, blev derfor Udtryk for, i hvor høj Grad de havde formaaet at overvinde Vanskelighederne. Dogmet om det aabne Polarhav, der blev af mere og mere tvivlsom Værdi, fik sit Dødsstød ved „Fram“s Drift, men samtidig med, at det handelsgeografiske Spørgsmaal om det aabne Hav faldt bort, var der opstaaet en sportslig-geografisk Bestræbelse efter at naa Nordpolen.

Da Peary i 1909 under en storstilet Anvendelse af Kap York Eskimoerne naaede Nordpolen og dermed satte en Rekord, som ikke kunde slaas, kunde ingen ane, at det sportslig-geografiske Spørgsmaal om at trænge frem til Polen skulde dukke op paa ny efter faa Aars Forløb.

Det var Luftfartens Udvikling, der bevirkede dette. Det triste Resultat af Andrés — man maa vel sige — for dristige Forsøg i 1897 med Friballon opfordrede i sig selv ikke til atter at prøve paa arktisk Forskning ad Luftvejen, men efter Fremkomsten af styrbare Luftskibe laa Sagen væsentlig anderledes end dengang. Alle-rede samtidigt med, at Peary naaede Nordpolen med Hundeslæde, var der Tanker oppe i Europa om at anvende Luftskibet i Polar-

forskningens Tjeneste, og kort efter Verdenskrigen dukkede der i Amerika Planer frem om at bruge Flyvemaskiner til Polarforskning. Det blev imidlertid Amundsen, der som den første førte Tanken om at bruge Flyvemaskinen ud i Praksis under Polflyvningen i 1925 fra Spitzbergen mod Polen.

Nu kan man næsten glæde sig over, at Amundsen ikke dengang naaede saa langt, som han ønskede. Polen laa fremdeles i jomfrueig Uberørthed af Luftfartøjer, og netop derfor blev det muligt for 1926 at rejse Midlerne til hele 3 Luftfartstogter ud over Polarhavet, alle med Polen som lokkende Maal. De to af disse skulde udgaa fra Kingsbay paa Spitzbergen, den tredie fra Point Barrow i Alaska.

1. Byrds Flyveekspedition.

Løjtnant af den amerikanske Marine R. E. Byrd afsejlede den 5. April med sit Skib fra New York. Hans Plan var følgende: Fra Kingsbay paa Spitzbergen skulde der for Flyvemaskine udlægges Depot paa den ca. 650 km fjerne Nordspids af Grønland, det nordligste Land paa Kloden ($83^{\circ} 30'$ n. Br.), og herfra skulde dernæst Fremstødet mod Polen gøres. Flyvningerne skulde udføres med Fokermaskine paa Skier udstyret med tre 200 HK „Whirlwind (amerikanske) luftkølede Motorer. Maskinens Marchhastighed var ca. 150 km/t, den kunde medføre Benzin til 15 à 20 Timer; Maskinen bar Navn efter Josephine Ford, en Sønndatter af den bekendte Automobilfabrikant.

Da det kom til Stykket, blev Planen ændret, og man kan vel gaa ud fra, at dette skete under Paavirkning af den Omstændighed, at Amundsens Luftskib „Norge“ var ankommet til Kingsbay og snart kunde være klart til Start mod Polen. Hvis Byrd vilde være første Mand ved Nordpolen, maatte han skynde sig. Han startede den 9. Maj Kl. 2 om Morgenen, naaede efter sit Bestik Nordpolen og vendte tilbage til Kingsbay, hvor Roald Amundsen og hans Mænd var blandt de første til at yde den raske Bedrift deres Hyldest.

Byrd havde under Flyvningen været ledsaget af den amerikanske Flyver Bennett, derimod havde han formentlig ikke haft Mekaniker med.

Noget væsentligt direkte geografisk Udbytte kan man ikke vente, at Byrds Polflyvning har givet, da den foregik over Egne, der kan siges at være kendte. Indirekte vil den derimod faa Betydning ved at have vist, hvad der kan udrettes med en driftsikker Flyvemaskine med stor Aktionsradius.

2. Wilkens Flyveekspedition.

Den amerikanske Kaptajn Wilkins, der benytter samme Maskintype som Byrd, paatænker at foretage en Polflyvning eller i hvert Fald en Forskningsflyvning over det ukendte Omraade i Polhavet. Medens Byrd gik ud fra Spitzbergen, har Wilkins til Hensigt at gaa ud fra Point Barrow paa Alaskas Nordkyst, hvortil han synes at være ankommet i Begyndelsen af Maj Maaned.

Medens Spitzbergen maa siges at være et fordelagtigere Udgangspunkt end Point Barrow, naar det gælder at naa Polen eller at foretage en Flyvning tværs over Polbassinet, idet den ligger nærmere Polen end Pt. Barrow, og idet der ikke kræves saa nøjagtig Navigering, naar det gælder at ramme Alaskas Nordkyst, som naar det gælder at ramme Spitzbergen, saa maa Pt. Barrow siges at være et bedre Udgangspunkt, naar det gælder Udforskningen af den ukendte Del af Polhavet, idet det er beliggende nærmere ved dette Omraade end Spitzbergen.

Det er derfor muligt, at Kaptajn Wilkins — i Særdeleshed nu, da Duften sportsligt set er taget af Polen — slet ikke har til Hensigt at naa denne, men derimod med Pt. Barrow som Udgangspunkt vil foretage Fremstød — maaske i flere forskellige Retninger — til det Indre af det ukendte Omraade. Efterretningerne fra Ekspeditionen har i den senere Tid været sparsomme, men det er ingenlunde umuligt, at denne Ekspedition vil give et stort geografisk Resultat, og man maa derfor med den største Interesse afvente nærmere Efterretninger.

3. Amundsens Luftskibsekspedition.

Medens Byrd og Wilkins som ovenfor omtalt anvendte Flyvemaskiner, ligesom Amundsen havde gjort Aaret i Forvejen, saa har Amundsen til sin Ekspedition i indeværende Aar anvendt et styrbart Luftskib. Amundsen fremkom allerede kort efter sin Hjemkomst fra Ekspeditionen i 1925 med Udtalelser om, at han, saafremt det maatte lykkes ham at faa en ny Ekspedition stillet paa Benene, vilde anvende Luftskib og ikke Flyvemaskiner til dens Gennemførelse.

Blandt de Stater, der har bidraget til Luftskibenes tekniske Udvikling, staar Tyskland og Italien som de førende. Medens tyske Konstruktører og Fabrikker navnlig har frembragt store Luftskibe af den stive Type (Zeppelin, Schütte-Lanz), har Italienerne frembragt ypperlige, mellemstore Luftskibe af den saakaldte halvstive Type, og forrest blandt de italienske Luftskibskonstruktører staar den kendte Militæringenør, Oberst Umberto Nobile.

Ved Velvillie fra den italienske Stats Side lykkedes det Amundsen til Gennemførelse af Ekspeditionen at faa Raadighed over et Luftskib af Nobiles Konstruktion fremstillet paa Statens Værksteder.

Luftskibet, der er lidt over 100 m langt og ca. 20 m i Diameter, har et Rumfang af ca. 19 000 m³ og kan medføre 10 à 12 Tons Nyttelast, der ved Polfærden var sammensat som følger: Besætning ca. 1600 kg, Udrustning, Instrumenter og Levnedsmidler ca. 1200 kg, Benzin og Olie 6000 à 7000 kg og Resten Ballast, der dog ved denne Lejlighed bestod af Benzindunke, saaledes at den, hvis der ikke blev Brug for den som Ballast, kunde bruges til at forlænge Flyvningen.

Luftskibet er forsynet med 3 Motorer paa hver 250 HK. Regner man, at hver Motor paa Normalfart bruger 40 kg Benzin og Olie i Timen, har Luftskibet altsaa haft Brændstof til 50—60 Timers normal Flyvning. Dets Maximumsfart var ca. 100 km/t, men Marchfarten synes at have ligget om ved 70 km/t.

Besætningen bestod af 15—16 Mand, hvoriblandt foruden Amundsen, Luftskibets Konstruktør Oberst Nobile og de 3 Flyvere Riiser-Larsen, Dietrichson og Omdal, der Aaret forud havde været med paa Amundsens Flyvetogt, samt den amerikanske Mæcen Ellsworth.

Efter at Luftskibet i Italien var blevet grundigt overhalet og underkastet en Del Ændringer, blev det over Pulham i England, Oslo og Leningrad ført til Kingsbay paa Spitzbergen, hvorfra Starten til den egentlige Polflyvning skulde foregaa, og efter at forskellige afsluttende Eftersyn og Forberedelser var tilendebragt, startede Luftskibet den 11. Maj Kl. 10 Fm. med det Formaal over Polhavet at naa Alaskas Nordkyst.

Under denne Flyvning passerede man Polen, hvor det norske, det italienske og det amerikanske Flag udkastedes, og hvor man søgte at foretage en Stedbestemmelse saa nøjagtigt, som det lod sig gøre uden at lande. Derefter fløj Ekspeditionen gennem den ukendte Del af Polhavet og landede efter 71 Timers Flyvning ved Teller i Alaska (ca. 150 km nordvest for Nome). Luftskibet blev en Del beskadiget ved Landingen.

Point Barrow paa Alaskas Nordkyst skal Ekspeditionen have faaet i Sigte allerede efter 46 Timers Flyvning. Da Distancen fra Kingsbay til Pt. Barrow er 3300—3400 km, har Luftskibet altsaa paa denne Strækning haft en Gennemsnitshastighed af lidt over 70 km/t.

Navigationen, der foregik dels ved Hjælp af det saakaldte Solkompas, som Amundsen havde anvendt Aaret forud paa Flyvetogtet, dels ved Hjælp af Radiopejling, synes at have været udmærket.

Luftskibet viste sig i det store og hele at svare til Amundsens Forventninger; den eneste Vanskelighed man, saa vidt det kan ses af Pressemeldelserne, er stødt paa, har været den, at Dele af Luftskibet har været udsat for Islæg under fugtigt Vejr.

Hvad de geografiske Resultater af Ekspeditionen angaar, maa det — trods enkelte Avismeldelser, der kunde synes at pege i modsat Retning — anses for fastslaaet, at man ikke i den hidtil ukendte Del af Polhavet har iagttaget Land.

Det er efter de hidtil foreliggende Meddelelser ret vanskeligt at danne sig et Skøn over, hvor stort et Omraade man fra Luftskibet har kunnet overskue til Siderne for Flyveruten; det synes foreløbig, som om Ekspeditionen en ret stor Del af Tiden har fløjet i Taage eller dog i diset Vejr, saaledes at det vel nok er sandsynligst, at det ved denne Ekspedition overskuede Omraade danner en ret smal Stribe gennem den udforskede Del af Polhavet.

Et saadant Snit gennem udforsket Omraade har dog selvsagt den allerstørste geografiske Betydning, om end Striben er aldrig saa smal.

Amundsen har ved denne Bedrift paa den værdigste Maade fortsat en enestaaende Forskerkarriere, og man maa med den allerstørste Interesse afvente Fremkomsten af nærmere Meddelelser om Ekspeditionens Resultater.

I Interessen for Luftfart over Polaregnene var der oprindelig et stærkt økonomisk Moment. Allerede før Krigen havde man Opmærksomheden henvendt paa Luftskibes mulige Anvendelighed i arktiske Egne, og kort efter Krigen fremkom Forslag om Luftruter fra Europa over de arktiske Egne til henholdsvis Amerikas vestlige og Asiens østlige Dele. I de følgende Aar traadte imidlertid den sportslige Side af Sagen i Forgrunden, men efter at de sportslige Interesser vel nu maa siges at være tilfredsstillende, samtidigt med at man har indhøstet en Del ikke særlig ugunstige Erfaringer vedrørende Luftfartøjers Anvendelighed i arktiske Egne, er der maaske Mulighed for, at Tanken om Luftruter over det arktiske Omraade kan faa fornyet Aktualitet.

P. s. Nærværende Artikel er paabegyndt af *Oberst J. P. Koch*, men har paa Grund af et Uheld, der er tilstødt Obersten under Udarbejdelsen, maattet færdiggøres af *Kaptajn C. Førslev*.
