

dens vældige tekniske Fremskridt og Katastrofen i 1930, da Prisen paa Hvalolie faldt fra 30—40 til 10—15 £ pr. Ton. Nu som før vil denne Bog glæde mange Mennesker.

N. N.

Gunnar Hovdenak og Adolf Hoel: Roald Amundsens sidste Ferd. 304 S. 16×24 cm. Gyldendal Norsk Forlag. Oslo 1934.

„Italia“ Katastrofen i 1928 gav Anledning til Udarbejdelsen af et stort Antal Afhandlinger og Bøger, tildels som Led i den hidsige Diskussion, der opstod efter Sommerens forskellige Ulykker. Om selve „Italia“ Ekspeditionen kan der næppe ventes yderligere Beretninger; men derimod har man indtil nu ventet paa en virkelig grundig Redegørelse for Amundsens Ekspedition med den franske Flyvebaad „Latham 47“. Den Mand, der bedst kunde skrive en saadan Bog, er sikkert den norske Søofficer G. Hovdenak,, der som ishavskyndig deltog som Raadgiver eller Medleder for det store Eftersøgningsarbejde, der blev iværksat fra dansk Side.

Hovdenak har nu i Fællesskab med Adolf Hoel udarbejdet denne Bog, hvori han selv behandler Hovedemnet, medens Hoel paa ca. $\frac{1}{4}$ af Bogens Sider giver en Beretning om den russiske Isbryder „Krassin“s Undsætningsekspedition for Nobile.

Hovdenak giver først en udmærket afgrænset Oversigt over „Italia“ Ekspeditionens Forudsætning og Forløb og derefter en lignende Oversigt over Redningsarbejdet indtil Amundsens Ekspedition. Om denne Ekspedition berettes der bogstaveligt alt, hvad der kendes. Forfatteren havde nær Føling med Forberedelserne til Flyvningen, og det var ham, der som norsk ishavskyndig stod som Bindeled mellem den norske Regering og den franske Ledelse af Arbejdet. Han har derfor ikke alene en stor Mængde Oplysninger som personlig Ejendom; men han har under Udarbejdelsen af Bogen haft Adgang til alle de officielle Skrivelser, der er indgaaet i de norske og franske Arkiver. Bogen bærer derfor Præg af yderste Grad af Grundighed; de mindste Detailler er tilsyneladende medgivet: Navne, Lokalteter, Datoer og Kløkkeslet hører til paa hver Side. saa den grundige Læser har Lejlighed til at leve sig fuldstændig ind i hele Situationen. Man faar et overvældende Billede af det mægtige Maskineri, der Led for Led blev sat i Gang for at finde Amundsen og hans Fæller eller, hvis dette var umuligt, da at skaffe Oplysning om Ekspeditionens Skæbne. I Eftersøgningen deltog det meste af Tiden ikke mindre end 7 Skibe, nemlig en fransk Krydser (Ledelsen), et norsk Panserskib, et fransk og et norsk Fiskeriinspektionsskib, to dertil engagerede Ishavsskibe og den franske

Skonnert „Porquoi Pas?“; desuden flere Flyvemaskiner og de 150—200 norske Fangstskuder, der arbejdede i disse Omraader. Det er Forfatterens Ønske at vise, at saavel det aabne Hav som Isen og Kysterne blev afsøgt paa en saa effektiv Maade, at det var ganske udelukket, at fortsat Eftersøgning kunde give noget positivt Resultat, og selvom det afsøgte Omraade var adskillige Hundred tusinde km², maa man vist indrømme, at yderligere Arbejde utvivlsomt vilde have været forgæves, især efter at det ved Hjælp af mange Beviser var fastslaaet med temmelig stor Sikkerhed, at Maskinen paa Grund af daarligt Vejr er tvunget ned paa Havet allerede et Par hundrede Sømil NW for Tromsø, hvor Katastrofen saa er sket enten i Faldet eller hurtigt efter.

Forfatteren beretter alt saa objektivt som muligt og gør sig aabenbart Umage for ikke at tage Parti i nogen af de dengang herskende Stridigheder. Engang imellem er der dog ligesom lidt Tilløb til at fremhæve norsk Arbejde og Dygtighed paa Bekostning af andres; men medens han herunder i Begyndelsen af Bogen viser lidt Bitterhed imod Nobile paa Grund af dennes egenmægtige Handlemaade paa Trods af norske Raad, saa forsvarer han ham senere stærkt mod den Kritik, Verdenspressen rejste imod ham, fordi han lod sig redde først (alvorligt syg). Mod Chefen af det italienske Moderskib udtaler han sig meget haardt, først fordi man paa Grund af de mange Pressetelegrammer og Ligegyldighed ikke opfangede de forulykkedes Signaler, før man efter ca. 10 Dages Forløb fik Ordre fra den italienske Regering til at lytte bedre, da andre nemlig havde opfanget Nødraabene; senere fordi der stadig blev vist Ligegyldighed samtidig med voksende Utaalmodighed efter at komme til varmere Himmelstrøg. Disse haarde Ord synes at være paa rette Plads.

Adolf Hoels Beretning er af en noget anden Karakter. Den er mere underholdende, idet der ikke lægges saa megen Vægt paa den grundige Saglighed som paa Beretning om de dramatiske Oplevelser, han havde. I Egenskab af Leder af „Norges Svalbard- og Ishavs-Undersøgelser“ havde Hoel et indgaaende personligt Kendskab til Svalbard og Isforholdene deromkring, og han fik derfor udvirket, at han som „raadgivende Gæst“ kom med paa den russiske Isbryder „Krassin“, der under Samoilovitsj's Ledelse i største Hast blev sendt til Undsætning for de forliste Italienerne.

Først giver Forfatteren en malende Beskrivelse af Isbryderen og dens Arbejde i Isen. Alle, der har set den arbejde, er imponerede af dens vældige Kraft, og det er ogsaa saadanne Følelser, der ligger bag denne Skildring; men i Modsætning til de russiske Skribenter

giver Hoel meget interessante, konkrete Oplysninger om „Krassin“s Dimensioner og Egenskaber, f. Eks. Længde: 98,6 m, Dybtgaaende: 9,15 m, Maskinkraft: 10,000 HK o.s.v., og ikke mindst forbavsende er Listen over Mandskabet, hvoraf det fremgaar, at af den 116 Mand store Besætning er 30 Maskinfolk og 49 Fyrbødere.

Beretningen om selve Redningsarbejdet er ligeledes underholdende, for ikke at sige spændende; og i dette Afsnit faar han ligesom Hovdenak Lejlighed til at udtale haard Kritik af Italienerne paa Grund af deres Ligegyldighed med Deltagelsen i Redningsarbejdet for deres forulykkede Landsmænd. Endvidere fremhæver Forfatteren flere andre graverende Eksempler paa det meget daarlige Samarbejde mellem de forskellige Nationaliteter. I Slutningen af Bogen afgiver han sit Vidnesbyrd om Malmgrens Død; dels fortæller han, hvad han selv erfarede, og dels gengiver han nogle af Hovedresultaterne fra den italienske Undersøgelseskommission, hvortil han var indkaldt som Vidne; men en Kritik af denne Kommissions Dom giver han ikke; kun udtaler han, at den „næppe vil blive Historiens endelige Dom“.

Hele Bogen er smukt illustreret med Fotografier, dels af Amundsens Ekspedition og dels fra de forskellige Undsætningsekspeditioner. Ved Studiet af Billederne vil man dog ikke kunne undgaa at bemærke en lille Ejendommelighed; ifølge Teksten under et af Billederne ser man „Latham 47“ i Tromsøsund klar til den sidste Start; men paa Maskinen paa Billedet læser man „Latham 02“. Maaske er Maskinen registreret om før Flyvningen; men derom nævnes der ikke noget i Teksten.

A. Küllerich.

Aase og Marie Jørgensen: Island rundt. 22×15 cm, 135 S. Ill. og Kort. Nyt Nordisk Forlag. Arnold Busck. København 1935.

Fra de senere Aar foreligger kun faa Rejseskildringer fra Island paa Dansk. Ganske vist indeholder baade Daniel Bruuns og Thorroddsens Forfatterskab talrige og ypperlige Beskrivelser af Rejser, og selv om Daniel Bruun i sine sidste Aar moderniserede sine meget brugte og meget nyttige Rejschaandbøger, maa det konstateres, at saavel Rejseberetningerne som Haandbøgerne er blevet til i en Epoke, som nu er forbi.

Den eksplosive Udvikling, Island i disse Aar gennemløber, præger saa at sige alle Sider af Landets Liv, i hvert Fald alle de Sider, Turisten faar Adgang til, og en moderne Rejseskildring fra 1931—34 er derfor interessant Læsning.

Aase og Marie Jørgensen giver en Mængde rent praktiske Oplys-