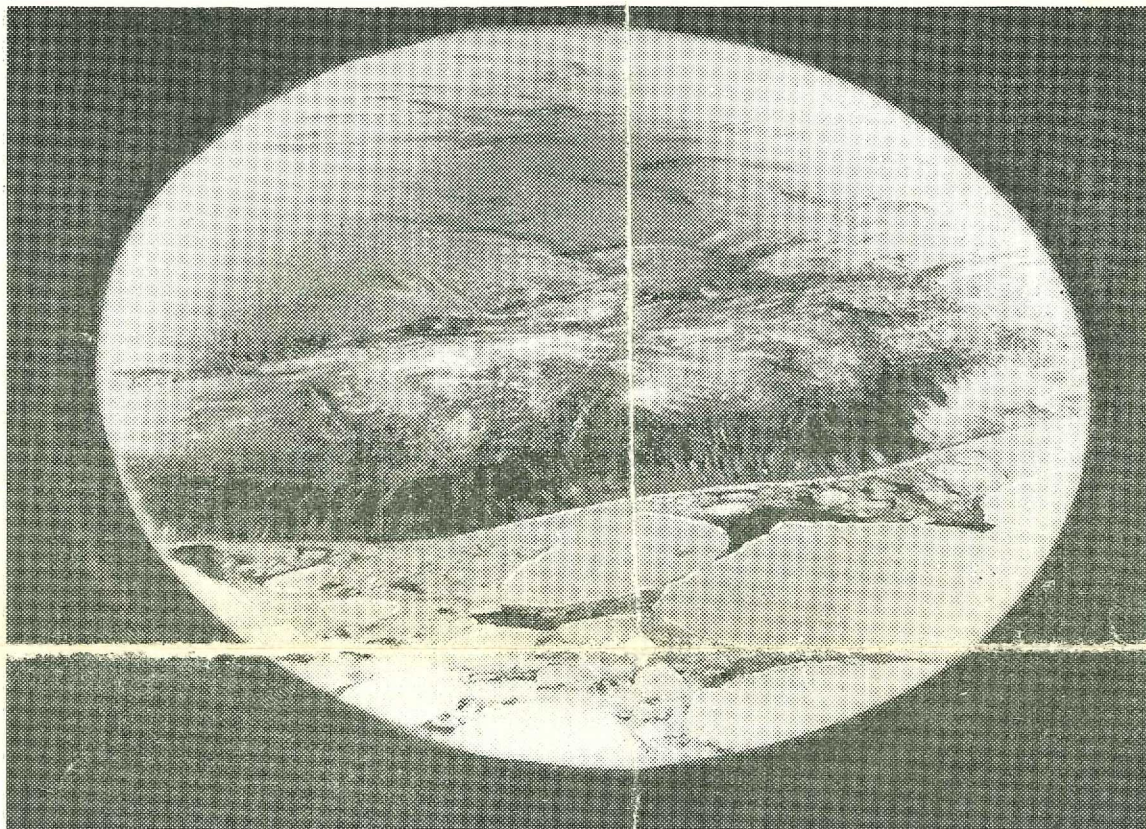


Med en „flyvende viking” over jordens islagte topp



Det svake dagslyset på denne årstid gjør ikke fotografering så lett — men slik ser altså innlandsisen på Grønland ut gjennom et fly-vindu.

Fra solrike California til det vinterkalde Skandinavia

*Navigator Einar Pedersens beretning om
den eventyrlige poltur med «Arild Viking»
den 19. og 20. november 1952*

*Med bilen fra
SCANDINAVIAN AIRWAYS SYSTEM*



17.30 Akkurat i dette øyeblikk startet motorene som skal bære oss nesten 10,000 kilometer over land, is og hav til Skandinavia. Klokken er ikke mer enn 8.30 her borte i California, men bevare meg vel så mange pressefolk, filmfotografer, fjernsynspesialister og kameramenn som er tidlig oppe. Vi har følt oss som rene filmhelter og viftet og vinket som aldri før. Amerikanerne har en merkelig evne til å få folk til å være muntre og morsomme på morgenvisten. Noen av passasjerene måtte håndhise på hverandre 4—5 ganger, fordi stadig nye pressefotografer skulle ha akkurat det bildet. Det ser ut til at interessen for denne første passasjerflyvningen over Polhavet er langt større enn noen hadde håpet. «De flyvende vikinger» kaller de oss — det slagordet later til å ha laget furore i USA.

Nu ruller vi ut på runwayen. De fire motorene går foreløpig pent og stille, men snart skal sjefpiloten Poul Jensen prøve dem for s'ste gang. Da blir det ikke lett å holde på hatten for den som står bak oss. Jeg vekslet noen ord med Riiser-Larsen like før vi gikk ombord. Det er 24 år siden han sist var i Arktis, denne polflyvningens grand old man. Pussig å tenke på at det var han som navigerte den første transpolare flyvningen fra Svalbard til Alaska med luftskipet «Norge» i 1926. Dønnegang skal han sitte i skjorteermene og ha det

godt, mens minnene dukker frem etterhvert som vi flyr innover isødet. Det må være en merkelig følelse for ham å oppleve alt dette omigjen. Mon tro hvordan jeg selv vil føle det når jeg om et kvart århundre seiler over Polhavet i en «flyvende tallerken» på vei fra Cslo til Tokio på et par timer!

17.41 Motorene er prøvet. Alt er iorden. Poul Jensen nikker til oss — og der kjører vi avsted nedover den lange rullebanen på Los Angeles' International Airport. Og der har hjulene sluppet bakken. Vi er på vei på den første prøveturen «de flyvende vikinger» har satt igang foran alle andre luftfartsselskaper. Været er strålende sol fra nesten skyfri himmel. Herlig er det her i California. Bare noen få dager i dette været har gjort at vi ser ut i ansiktet som etter en påsketur hjemme. Det merkeligste for alle dem som er her for første gang, er vel alle palmene. De stikker seg frem overalt — og hadde jeg tid til en kikk inn i passasjercabinen, var det sikkert palmer de snakket om der også. Palmene og det fine været. Dette lover godt.

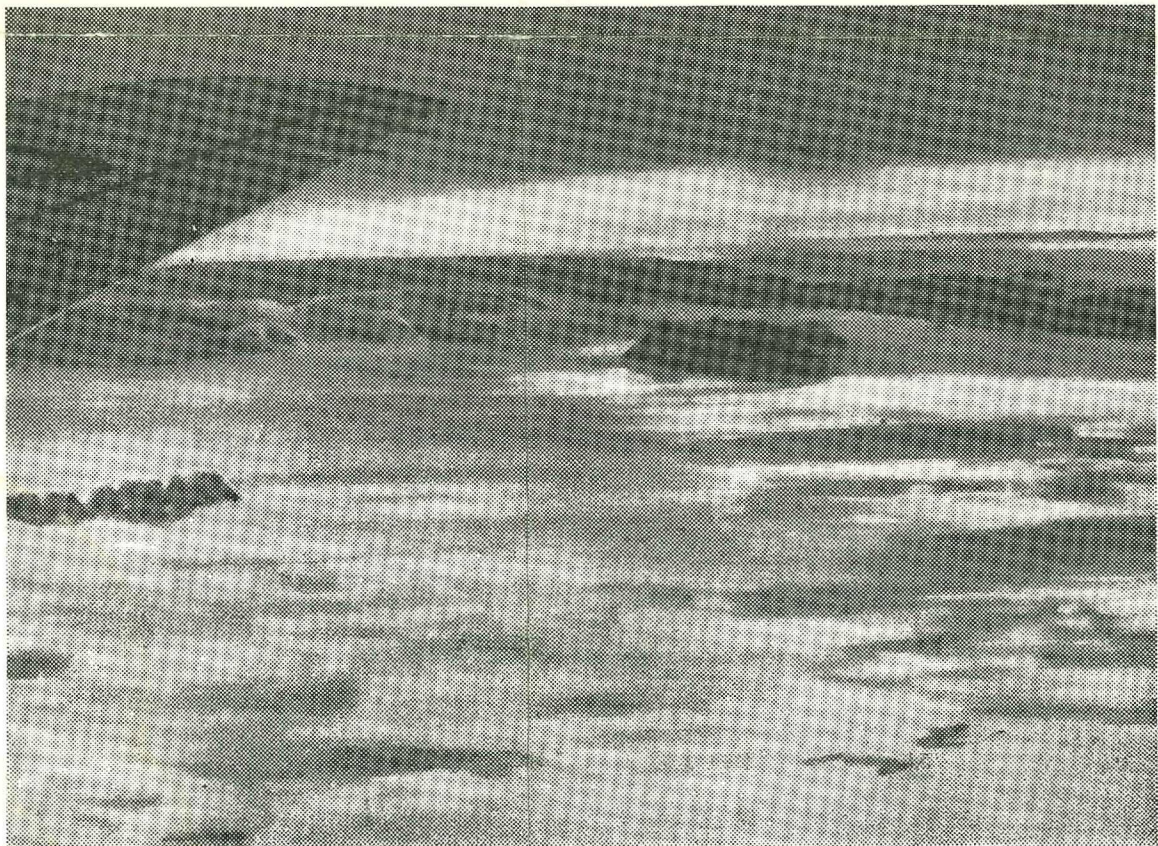
Vi flyr lavt over Los Angeles og Hollywood. Vi kan kikke ned i de forskjellige selskapers «filmbyer» som noen av passasjerene fikk anledning til å besøke mens de var her. Luftfartsinspektør Alf Heum var blant annet hos Metro Goldwyn og ble fotografert sammen med den ene stjerne etter den annen. Apropos filmstjerne, Bess Balchen

er vel aldri blitt filmet, fotografert, og «fjernsynt» så meget før i sitt liv. Hun er eneste kvinne ombord, fuyvertinner fikk vi ikke med oss denne gangen. Skulle det hende noe, er det jo greit å være så mange mannfolk som mulig.

Der kikker vi ned i selve Hollywoods «drømmeland», Beverly Hills, hvor alle filmstjernene bor. Skjønne bungalows og etpar praktvillaeer som ser ut som om de er gamle skotske slott, direkte import fra whiskylandet. De store og små svømmebassengene med irrigrønt vann er fristende, men vi har annet å tenke på. Vi må nok sette farten opp skal vi holde timetabelen. Vi meter sterk motvind i den høyden vi befinner oss. Klokken er nu 17.51. I ti minutter har vi fløyet over Los Angeles, og ennu er vi ikke ferdig med den. Det er byen som strekker seg godt i lengden!

18.00 Vi passerer St. Antoniofjellet som er 10,000 fot (3400 meter) høyt. Det er sne på toppen, men vi ser ingen som går på ski. Det er vel for tidlig i sesongen. Selv flyr vi i 5000 meters høyde, været er klart og fint her oppe også.

Bernt Balchen er en tur ute og hilser på oss. Han sier at i vinterhalvåret vil han heller fly den nordlige ruten over Thule til Europa enn han vil fly over Atlanterhavet. Isingsforholdene er så meget bedre nordpå. Kulden i seg selv spiller jo ingen rolle. Han mener at SAS-ruten først fra Skandinavia til California og



Soloppgang over Grønland — et av de vakreste syn passasjerene på «Arild Viking» opplevet. Og det sier ikke så lite, for de fleste av de 22 som var med på den første passasjerflyvning fra vest til øst over polkalotten har sett mesteparten av verden forøvrig — og opplevet soloppganger både i tropene og i is-ødet.

**så i neste etappe Skandinavia—
Tokio ville bli en stor suksess når
den engang ble åpnet.**

Vi flyr fortsatt i fint vær. Nu passerer vi Salt Lake — og snart er vi over Rocky Mountains. Rart å tenke på hvordan «covered wagons» rullet frem gjennom de laveste av de høye fjellpassene. Nu flyr vi høyt over slike hindringer som fjellkjedene i det vestlige Amerika — og med en fart av 460 kilometer i timen.

21.00 Nu er vi kommet langt nordpå. Vi flyr over prærien — kanskje ikke Buffalo Bills land, men øde og forlatt allikevel. Det er tynt snedekke på bakken, fortsatt pent vær. Klokken er 12 etter den klokken vi stilte da vi fløy fra California, men den er altså 21.00 hjemme i Norge.

Direktør Per M. Hansson har vært inne for å se hvordan vi har det. Han trodde at dette å fly direkte fra den amerikanske vestkyst til byer rundt om i Europa uten å bytte fly ville lokke en masse reisende til å benytte «Nordpols-ekspressen». (Vi ryster litt på hodet av den betegnelsen som avisene har gitt flyvningen vår, vi flyr jo langt sønnenfor selve jordens topp, 160 nautiske mi. syd for den magnetiske nordpol, og den ligger jo langt sønnenfor selve Nordpolen igjen).

Det er nemlig rivalisering mellom Østkysten og Vestkysten av USA — akkurat som mellom Bergen og Oslo hjemme i Norge. Vestkysten vil derfor være meget glad over å slippe å starte sin Europatur i New York. Sier direktør Hansson.

Vi er kommet inn over Montana. Samme fine været. Over radio er de to ambassadørene ombord, Henrik Kauffmann fra Danmark og vår egen Munthe af Morgenstjerne anmodet om å tale til befolkningen i Helena mens man flyr over byen. De syns forslaget er morsomt, og sendingen — som foregår fra førercabinen — bie meget vellykket.

0.27 Det var ikke meget vi fikk se av Canada før vi landet i Edmonton 23.27 GMT eller altså 0.27 norsk tid. Det vrirler av mennesker på flyplassen, pressefotografene er allerede begynt å «skytte». Rødjakkede, stramme «mountaineers» står oppmarsjert som til en aersparade

Edmonton er en fersk by — iallfall når det gjelder de dimensjoner den nu har. Det skyldes at det ble funnet olje heroppe for ikke så lenge siden. Men for oss som skal ha ansvaret for polarflyvningen denne gang, er det langt viktigere at Edmonton er sentrum for vær-tjenesten i det arktiske Canada. Byen blir derfor det viktigste støt-tepunkt for alle transpolare flyvninger i retningen øst—vest.

Det er to timers «pause» i Edmonton. Det vil si, det var passasjerene som fikk nyde godt av hvilen — skjønt hvile ble det nok ikke med alle de radio- og avis-intervjuer som skulle avvikles under oppholdet. Vi som hører til i førercabinen, hadde mer enn nok med å legge opp vår flight-plan. Vi fikk en utmerket service på denne stasjonen, og med den vinden vi kunne regne med, ville vi neppe bruke mer enn ca. 7 timer til Thule.



De første skandinaver med passasjerfly til Thule, fra høyre den danske ambassadør i USA, Henrik Kauffmann, den norske ambassadør Munthe af Morgenstjerne, oberst Bernt Bachen og frue, direktør Per M. Hansson og direktør Hjalmar Riiser-Larsen.

2.23 Vi har startet på den del av turen som er den viktigste og vanskeligste for oss som denne gang skal navigere over Polhavet. Det blir ikke tid til så mange notater. Under oss ser vi snart McMurrey hvor jernbanen slutter. Den lille stasjonsbyen ligger ved Athabaska-elven. Nu passerer vi også Waterways, den siste radiostasjon som kan assistere oss før vi om flere timer kan regne å fange inn radioryt på Thule. Vi flyr over prærien nu, av og til dukker det opp noe som ligner hytter og hus, men det er umulig å si hva det er, det er allerede blitt mørkt. Vi passerer den store innsjøen Athabaska, og fra nu av må vi gå over til gridflyvning på gyro.

Da det nordmagnetiske felts horisontal-komponent er svak i dette område er altså magnetkompasset ubrukelig. Den eneste måte man kan navigere på, er å kombinere gyro-flyvning med astro-kontroll, altså styre etter stjernene som så mange vikinger har gjort før oss!

Vi er inne over Helge Ingstads jaktmarker nu. Denne nordligste delen av Canada omfatter hele den arktiske ø-verden med tundraer og fjell, veldige øde vidder som har en utstrekning på tilsammen 1.5 mill. kvadratkilometer. Astronomiske tall! — men de passer meget godt for oss som nu flyr høyt under stjernehimlen.

4.00 Det er helt mørkt ute og vi kan dessverre ikke se noe av det interessante område vi flyr over. Men vi som sitter med kartene i gran oss, vi vet at vi blant annet passerer det store viltreservatet ved Thelon-floden. Er det ikke der Helge Ingstad har skrevet sin bok «Pelsjegerliv»?

All navigasjon går nu på astro. Heldigvis er det strålende vær og stjerneklart. Men det er kaldt utenfor, over 50 grader. Inne i cabinen er det imidlertid lunt og koselig, og jeg tror ikke noen av tidens travle polarfarere har det kjedelig. En og annen dupper nok i stolen sin, men hvem kan sove når Riiser-Larsen forteller gamle minner fra sine slitsomme ferder eller Balchen med sin lune humor forteller om «ettermiddagsturer» til Nordpolen! Han befinner seg i sannhet på hjemmebane, her vi pløyer polarnattens buldrende vintermørke med en av luftens temmede rasehester.

7.30 Vi er tvers av den jordmagnetiske pol. En som kjenner litt til alle de tragedier som er utspilt heroppe i isødet i årenes løp, kan ikke la være å tenke på at under isen her ligger kanskje medlemmene av Franklin-ekspedisjonen, den som forsvant så plutselig og på en så mystisk måte akkurat i dette området.

Det var også heroppe vesle «Gjøa»

og dens menn slet seg frem til historisk ærømmelse dengang de seilte gjennom Nordvestpassasjen. Vi burde ha fløyet til San Francisco på turen nordover og i ærøddighet vippet med vingene til de restaurerte restene av denne polar-skuten som ligger bak høyt jerngitter på stranden ved Stillehavet litt syd for Californias nordligste metropol

Akkurat i dette område, Queen Maud Gulf, lever og kjemper de sin stille kamp for tilværelsen, de siste vaskeekte eskimoer som enn eksisterer Det er underlig å tenke på at små fettglinsende jegere — som sitter eller ligger rundt arnlampene i de trange iglocene — n ulytter og kanskje kryper ut i polarkulden for om mulig å se hva som jager frem over himmelhvelvingen en natt i november. 5660 meter over dem.

Ikke langt vekk ligger Boothia-øen som Roald Amundsen passerte i mai 1904 på vei gjennom Nordvestpassasjen. Hans observasjoner ledet til at den midlere posisjon av den magnetiske nordpol ble 70 grader og 40 minutter nord, 96 grader og 0,5 minutt vest, eller ca. 60 kilometer nordøst for den posisjon Ross hadde fastslått i juni 1831. I 1947 landet Serson og Clark i den nordøstre del av Prince Wales Land og fastslo at den magnetiske nordpol beskriver en orbit med radius ca. 40 kilometer på en magnetisk stille dag — og det dobbelte på en dag med magnetiske forstyrrelser. Den midlere posisjon ble beregnet til 73 grader 15 minutter nord og 94 grader 30 minutter vest.

Vi flyr over Lancastersundet, i 400 år innfallsporten til Nordvestpassasjen

Vi passerer Dundas Harbour på Devon Island. Over Baffinsbukten fiyr vi nu rett mot Thule, den nye klempe-flyplassen som amerikanerne har bygget på Grønland. Vi passerer syd for Ellesmere Island hvor Otto Sverdrup satte dype spor etter seg på den annen av Fram-ekspedisjonene. Det er som om Norge og nordmenn omgir oss på alle kanter. Merkelig å tenke på at store deler av dette arkipel kunne ha vært norsk, hvis bare våre politikere dengang hadde støttet Sverdrup.

9.48 Vi har ligget over den store, fine flyplassen i over 20 minutter. Vi kom inn allerede 9.20, før den fastsatte tid, fin medvind det siste stykket. Men vi fikk ikke lande før et par amerikanske transportfly var vel nede. 9.48 satte vi imidlertid hjulene på den 10,000 fot lange landingsbanen. Det er skrevet så meget om denne nye flybasen og om den nye byen som vokser opp her — med gater og «rundkjøring» og alt sammen. Jeg overlater en slik skildring til andre. La meg bare minne om at Thule er utgangspunkt for mange ekspedisjoner, blant andre Robert Pearys kartleggingsekspedisjoner til Nord-Grønlands innlandsis. Blant dem som var med på disse ekspedisjonene var Eivind Astrup — også en av de norske polarforskere

som har satt spor etter seg i historien.

Passasjerene får et par travle timer i 20 graders kulde, det er sightseeing i byen — og stort gjes-tebud hos den danske kaptein Stærøse. Vi har forresten med en hel tønne østers til ham fra noen amerikanske journalister

Besetningen har også nok å gjøre. Her skal neste del av turen planlegges, værforholdene undersøkes flugt-planen legges opp. Og før vi vet ordet av det er det avgang igjen. Det er såvidt man får slengt ned en matbit før vi atter er på vingene

11.58 Så brøler motorene igjen for full kraft — der ruller vi ut, og på mindre enn halve startbanen er vi i luften. Da magnetkompasset ikke kan brukes på Thule, blir flyets gyro satt etter gridkursen på startbanen. For å være sikker på at vi ikke skal bli «hengende» oppe på innlandsisen, stiger vi først på vestlig kurs til 10,000 fot og passerer s. over Thule igjen — i sikker høyde på vei vestover. Mot tre nasjoners hjemland

Innlandsisen — som Fridtjof Nansen gikk over første gang, langt syd — er på sine steder 9000 fot høy — er en nødlanding her- oppe er ingen spøk selvom vi har god nødutrustning med oss og selvom arktiske eksperter som Riiser-Larsen og Bernt Balchen er med. Det ligger dessverre et tykt taketeppes over store deler av innlandsisen, men en medvind på 150 kilometer i timen hjelper oss fort over denne veritable barrikaden.

Idet vi nærmer oss østkysten av Grønland, tar det til å lysne, og smått etter smått så de store, slatte fjell- og fjordpartiene kommer tilsyne.

Her på Grønland er jeg godt kjent. Vi passerer en hel del av de steder jeg selv har vært på. Under oss ligger Young Sound og Claveringsøya hvor jeg oppholdt meg sommeren 1938. Det var virkelig en opplevelse å få se disse traktene igjen fra luften.

Fjordstrokene på østkysten av Grønland er etter min mening et av de vakreste steder på jorden.

Myggbukta — det norske «støttepunktet» — er i full sving med å assistere oss og vi får også et lykønskings-telegram fra folkene der nede.

Men det varer ikke lenge så forsvinner Grønland bak oss i tåke-disen. Foran oss ligger 200 kilometer med dravis, arbeidsplassen for så mange norske selfangere. Tragedien siste år er ennå ikke glemt hverken av oss nordmenn eller våre kolleger som arbeider sammen med oss i førercabinen.

14.00 Dravis — dravis — dravis. Og tåkedis. Men så plutselig dukker Jan Mayen opp som et Soria Moria slott. Øen er helt hvit av sne og is og toppen på vulkanen Betren-berg er for en gangs skyld fri for skyer.

Vi tar en runde over øen, denne nøkkelposisjon i krig og fred, for å hilse på folkene på værværingsstasjonen og takke dem for hjelpen. De har også vært gode venner i eteren. Bernt Balchen kommer inn i førercabinen og over flyets radioanlegg holder han en kort tale for passasjerene der han gir en glimrende oversikt over Jan Mayens historie. Dette interesserer

ikk minst våre amerikanske gjester.

Det er tydelig at en flyrute over disse traktene vil bety meget for de som ligger på de isolerte utpostene rundt om i ishavet. De vil føle seg nærmere knyttet til sivilisasjonen og ensomhetsfølelsen vil forsvinne.

15.30 Nu har vi atter satt kursen mot sydøst. Norskehavet ligger foran oss — og vi føler oss så å si hjemme. Men det er her på hjemmebane at vi møter det første uværet. Et dypt lavtrykk mellom Jan Mayen og norskkekysten gjør sitt beste for å hindre oss i å nå frem til den tid vi har satt på programmet.

Værskipet «Polarfront II» — med norsk mannskap ombord — ligger som en oase i uværet og mørket. Vi har fin kontakt med det og får verdifulle værobservasjoner.

17.30 Vi flyr inn over Alesund, ishavsbyen hvor blant annet gamle «Grande» ligger fortøyet. skipet jeg var med da jeg med skipper Hide dro vestover i 1938, det året jeg for alvor begynte å interessere meg for den polar-navigasjon jeg nu endelig har fått anledning til å benytte i fullt monn.

Det er mørkt ute. Vi kan ikke se noen ting. Men vi kan føle at vi flyr over Sunnmørsalpene. Flyet hiver på seg — en hyggelig velkomsthilsen. I mørket bærer det sydover alle de stedene vi gjerne skulle se.

«Arild Viking»s stormløp nærmer seg nu sin avslutning. Besetningen en sliten, men flyet er like sprekt later det til.

Vi er nu kommet inn i fint vær igjen og lysene fra tusen små hjem blinker velkommen.

Det er ingen problemer lenger. Snart er den første kommersielle transpolare flyvning gjennomført. Det bemerkelsesverdige er at det også er første gang en transpolare flyvning er gjennomført i vinterhalvåret. Alle tidligere transpolare flyvninger har vært foretatt i sommermånedene.

21.47 Vi har gjort det siste lille «hoppet» over Skagerak. Vi har slått av farten litt for ikke å komme for tidlig — og vi har vært møtt med radiomeldinger om at vi kanskje måtte gå ned på Sola, kanskje i Gøteborg kanskje i Hamburg! Men til alt hell «åpnet» Kastrop seg så meget at vi kunne komme ned. Og der — kl. 21.47 — altså 28 timer og 6 minutter etter at vi hadde startet fra solen og palmene ved Stillehavet landet vi i tåke og sludd ved Øresund.

En gang for alle er det nu fastslått at det ikke bare lar seg gjøre å fly «nordvest-passasjen» med passasjerer men at det også byr på store fordeler. Jeg håper bare at det ikke skal gå slik som det gikk med vikingenes oppdagelse av Amerika. De fant veien og landet, men de forstod ikke å utnytte sin fantastiske oppdagelse.

Jeg håper at Nordvestpassasjen gjennom luften — som nu er en realitet — virkelig vil bli utnyttet av SAS og at de vil bruke det verdifulle forsprang de nu har foran sine konkurrenter til gagn for Skandinavia.

(Copyright: Aftenposten)