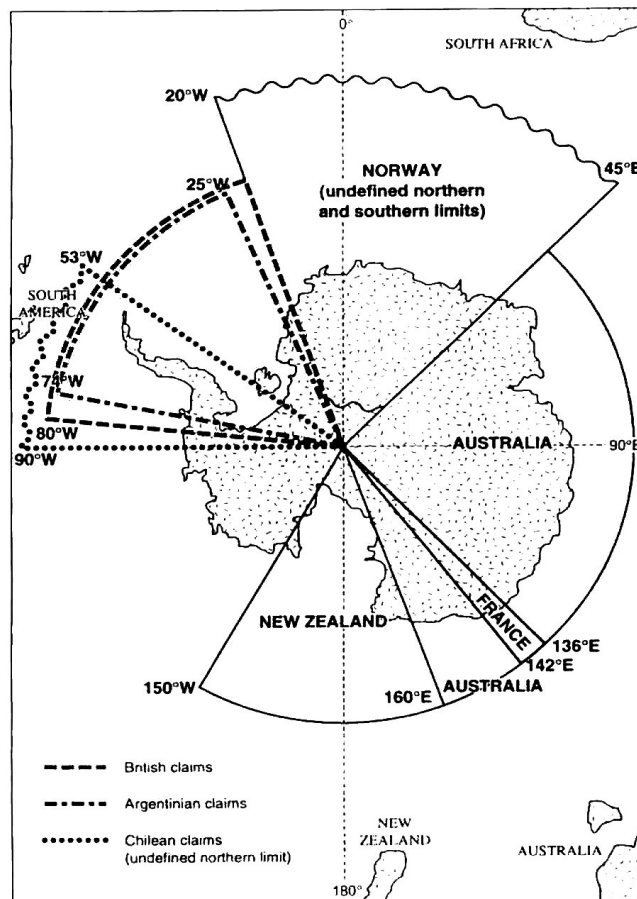




IS, FLY og SKIP

Oppdagelse og kartlegning med fly i Øst-Antarktis

1929 – 1939



Turi Widerøe

*Masteroppgave i historie
Institutt for historie
Det samfunnsvitenskapelige fakultet
Universitetet i Tromsø
Høsten 2006*

Forord

“Now when I was a little chap I had a passion for maps. I would look for hours at South America, or Africa, or Australia, and lose myself in all the glories of exploratin”.
Marlow i Joseph Conrads “Heart of Darkness”.

Jeg vil takke alle som har hjulpet meg med masteroppgaven. I første rekke gjelder det min veileder Einar-Arne Drivenes og overingeniør, topograf Sigurd G. Helle, som har forært meg kartserien fra ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1937. Det har vært en positiv opplevelse å møte hjelpsomheten hos ansatte ved våre bibliotek, arkiver og museer, spesielt vil jeg nevne personalet på Hvalfangstmuseet i Sandefjord og biblioteket ved Norsk Polarinstitutt. Sist, men ikke minst, vil jeg takke Jon og Henrik for støtte og inspirasjon underveis og Inger Lise for hjelp med grafikk og databehandling.

Tromsø/Oslo, november 2006.

Innhold

Kapittel 1. Innledning	side 1
Kapittel 2. Antarktis – en geografisk og historisk oversikt	side 12
Kapittel 3. Ekspedisjonene med <i>Norvegia</i> 1929 – 1931 <i>Kappløpet om Enderby Land</i>	side 19
Kapittel 4. British Australian New Zealand Antarctic Research Expeditions (BANZAR) med <i>Discovery</i> 1929 – 1931 <i>Den australske sektoren</i>	side 31
Kapittel 5. Ekspedisjonen med <i>Thorshavn</i> 1933 – 1934 <i>Et intermessio</i>	side 39
Kapittel 6. Ekspedisjonen med <i>Thorshavn</i> 1936 – 1937 <i>Den store kartlegningsoppgaven</i>	side 45
Kapittel 7. Ekspedisjonen med <i>Schwabenland</i> 1938 – 1939 <i>Med hakekorset i lasten</i>	side 54

Kapittel 8.
Norsk politikk i Antarktis på 1930-tallet side 61

Kapittel 9.
Teknologien side 72

Kapittel 10.
Oppsummering og konklusjon side 79

Litteratur side 83

Artikler, foredrag og offentlige publikasjoner side 85

Vedlegg

1. Stortingsmelding nr. 19. (1939) ”Norsk statsvelde i Antarktis”.
2. Biscoes kart.
3. Fangst i januar 1930 – 1935
4. Antarktis 1927
5. *Norvegias* rute 1929 – 1930
6. *Discoverys* rute 1929 – 1931
7. *Norvegias* og *Discoverys* ruter og oppdagelser 1929 – 1930
8. Lars Christensens ekspedisjoner 1926 – 1930
9. Kartskisse av Ingrid Christensen Land 1935
10. Kart fra Mac Robertson Land. *Thorshavn* ekspedisjonen 1936 – 1937
11. Kart fra Prins Harald Land. *Thorshavn* ekspedisjonen 1936 – 1937

12. Flygerens skisse fra kartlegningen av Prins Harald Land 1937
13. *Thorshavn* ekspedisjonens rute 1936 – 1937
14. Deutsche Antarktische Expedition med *Schwabenland* 1938 – 1939
15. Oversiktskart over Øst-Antarktis med ekspedisjonene

Illustrasjonen på forsiden er fra Klaus Dodds bok *Geopolitics in Antarctica*.

Kapittel 1.

Innledning

Klokken nærmet seg seks om kvelden den 5. januar 1939. Ute var det nesten vindstille, åtte kuldegrader og lett snødryss. Den klassiske fasaden på Viktoria terrasse hevet seg majestetisk over de lave bygårdene i Vika. Fra opplyste vinduer i statsrådsværelset i femte etasje var det vid utsikt over byen. Gjennom frostrøyken kunne man skimte konturene av Akershus festning. Til venstre ruvet de nye rådhusårnene. Inne i det åttekantete tårnværelset var det trangt og lukten av sigarrøyk fylte rommet. Ved enden av et tungt eikebord satt statsminister Johan Nygaardsvold, som åpnet møtet. På dagsorden sto drøftelse av en mulig norsk okkupasjon i Antarktis. Stemningen var spent. Det hemmelige møtet var innkalt i all hast. Utenriksminister Halvdan Koht fikk ordet. Spørsmålet var om tiden nå var kommet til å okkupere den såkalte Bouvet-sektoren.¹ Allerede i 1934 hadde Norge undersøkt Storbritannias hensikter når det gjaldt denne delen av Antarktis. ”Vi fant da at tiden ikke var inne til å foreta noen folkerettslig okkupasjon,” sa Koht, ”[...] idet vi nettopp da hadde fastsatt våre fiskerigrenser i Nord-Norge og ikke ønsket å skape mulighet for en tvist med Storbritannia om andre spørsmål”.² Den gang hadde man håpet at sjøgrensespørsmålet skulle løses raskt, men saken hadde trukket ut. Etter at Storbritannia nå hadde nærmet seg Norges syn på sjøgrensene ble regjeringens sendemann i London, Erik Colban, bedt om å spørre britiske myndigheter om hvordan de ville stille seg til en norsk okkupasjon i Antarktis. Svaret var at det var rimelig at Norge fikk nyte godt av det arbeidet som de norske ekspedisjonene hadde nedlagt. Man kunne altså regne med britisk sympati og forståelse for en okkupasjon. Men dette hadde norske myndigheter vært klar over lenge. Hva var det som plutselig gjorde saken så aktuell?

Lederen av Norges Svalbards- og Ishavs-Undersøkelser, Adolf Hoel, var i desember 1938 i Berlin. Ved en tilfeldighet fikk han vite at en hemmelig tysk ekspedisjon var på vei mot

¹ Betegnelse brukt på området av Antarktis som grenser til Atlanterhavet syd for Bouvetøya.

² Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/1, III.

Antarktis. Hoel forsto at det dreiet seg om en ekspedisjon til den delen av kontinentet som Norge hadde planer om å annektere. Han underrettet straks den norske legasjonen i Berlin. På vei hjem ringte han fra Stockholm og snakket med ekspedisjonssjef Jens Bull i utenriksdepartementet. "Mine opplysninger virket sterkt alarmerende på regjeringen. Man innså at det ville bli en stor både utenriks- og innenrikspolitisk skandale om Tyskland skulle komme oss i forkjøpet med okkupasjonen av denne sektoren".³ I et fortrolig notat datert 22. desember 1938 bekreftet Bull at Hoel ringte ham fra Stockholm samme dag. Begivenhetene utviklet seg nå med en rivende fart. Den 3. januar gikk det ut innkalling til møtet på Victoria Terrasse, som skulle finne sted to dager senere. I referatet fra møtet hevdet Koht at det var grunn til å tro at den tyske ekspedisjonen forberedte en folkerettslig okkupasjon fordi det var blitt forespurt både i Utenriksdepartementet og i NSIU om sektorprinsippet. Tyskerne hadde også anmodet om å få oppgitt litteratur om okkupasjon i arktiske og antarktiske områder. Hans konklusjon var: "Det er derfor sannsynlig at om en okkupasjonshandling skal foretas fra vår side, så må den foretas nå – før den tyske ekspedisjonen kommer fram – og hensikten med møtet i dag er å drøfte om vi har et praktisk behov for okkupasjon og et tilstrekkelig rettsgrunnlag".

Møtet i utenriksdepartementet markerte et dramatisk vendepunkt i norsk polarhistorie. Regjeringens beslutning om å annektere et stort landområde i Antarktis foran nesen på den tyske nazi-regjeringen må kunne kalles modig. Mange faktorer var viktige i prosessen som førte til annekteringen. En av dem var bruk av fly, noe jeg vil vise i denne oppgaven. Bruken av fly var et nytt og dristig bidrag til oppdagelse og kartlegning i Arktis og Antarktis, som førte til at store, ukjente områder ble oppdaget i løpet av et kort historisk tidsrom. Introduksjonen av fly er blitt beskrevet som det mest betydningsfulle redskapet i kartlegningen av Antarktis. Hensikten med oppgaven er å sette søkelys på hvilken rolle denne teknologien spilte.

Hvilken betydning fikk bruk av fly ved oppdagelse og kartlegning i Øst-Antarktis for annekteringen av Dronning Maud Land? Skjedde det en vesentlig forbedring av kartene da fotogrammetri ble tatt i bruk i fotografering og fremstilling av kart?

³ Hoel, Adolf: *Mitt arbeide i og for polaregnene*. Oslo 1977, s. 51.

Fly ble første gang benyttet til oppdagelse og kartlegning i Antarktis i 1929. Oppgaven var både å finne hval og oppdage ukjent land. Kartlegning ble sett på som en viktig del av ekspedisjonens arbeide fordi oppdagelsen måtte dokumenteres. I tiden etter første verdenskrig gjorde den tekniske utviklingen det mulig å fremstille stadig mer pålitelige kart. En viktig nyvinning var oppfinnelsen av en metode for stereografisk kartkonstruksjon som var basert på seriefotografering fra fly. Denne metoden kalles fotogrammetri.⁴ Jeg mener det er grunn til å legge mer vekt på utviklingen av kartografien i denne perioden enn det til nå har vært gjort i norsk polarlitteratur.

Kartene, som forekommer i oppgaven er valgt for å vise utviklingen over tid, illustrere fortellingen om ekspedisjonene og gi et bilde av hvor de arbeidet. De utgjør en del av kildematerialet, men som historisk dokumentasjon gir de ikke entydige argumenter til problemstillingen. Utfordringene med å tolke denne type kilder ligger etter min mening på to plan. Det kan hevdes at kartene frem til 1937 er så forskjellige fra de som senere ble fremstilt fotogrammetrisk at en sammenligning er vanskelig. Den tidlige gruppen er tegnet etter subjektive observasjoner og data, som det er vanskelig å vurdere etter empiriske kriterier, mens dette i mindre grad er tilfelle med de som er fremstilt fotogrammetrisk.⁵ Kartene fremstår som inkommensurable fordi den første gruppen må tolkes hermeneutisk, det vil si som tekst, med sterke symbolske og ikoniske aspekter. Et eksempel på det siste er vist i vedlegg åtte. Flaggene og de andre symbolene overdriver inntrykket av norsk tilstedeværelse og aktivitet. Kartet har en tydelig politisk intensjon og gjør ikke forsøk på å formidle sann geografisk informasjon. En språklig fortolkning innebærer blant annet vektlegging av kontekst og opphavsituasjon. Det kan innvendes at det ikke er riktig å skille konsekvent mellom to typer kart på bakgrunn av sannhetskriteriet. Uansett hvilken presisjon som legges til grunn for konstruksjonen har det foregått en seleksjon av data, som gjør at alle kart til en viss grad "lyver". Det er derfor ikke i noe tilfelle snakk om objektive kriterier for sannhet, men om hvem som har laget kartet og i hvilken hensikt det er fremstilt. Et kart vil alltid være en konstruksjon av virkeligheten. Det vil derfor kun være et spørsmål om større eller mindre grad av korrekt gjengivelse.

Kartene, som ble fremstilt fotogrammetrisk på slutten av trettitallet, kjennetegnet av større grad av objektivitet enn de tidlige. Empirisk representerer de to gruppene forskjellige

⁴ Teknologien vil bli mer utførlig behandlet i kapittel ni.

⁵ Vedlegg 4, 5, 6 og 7.

generasjoner kartlegning og forskning, de kan sies å representere to forskjellige epoker. Dette kan begrunnes teknologisk. De to gruppene kart er nesten samtidige, men ser ut til å havne på hver sin side av metodebegrepene levning og beretning, kvalitativ og kvantitativ, subjektiv og objektiv. Vedlegg ni og ti er eksempler på denne forskjellen. Hensikten med komparasjonen er å støtte påstanden om at det fant sted en kvalitativ endring av kartene ved bruk av fotogrammetrisk teknologi. Fra et funksjonelt synspunkt er de imidlertid mer like. Motivet bak fremstillingen var i begge tilfellene å dokumentere oppdagelsen av nye landområder. Teknologiens rolle vil bli diskutert nærmere i kapittel ni. Kartene som representerer den tidlige perioden er skisser. Det har ikke vært mulig å få tak i noe trykt eksemplar i arkivet etter Norges geografisk oppmåling, eller i andre arkiver som har vært tilgjengelige.

Oppgaven tar spesielt for seg kartlegningen av Øst-Antarktis, selv om fotogrammetrisk metode var tatt i bruk tidligere i Arktis. Jeg velger å fokusere på ekspedisjonene i Antarktis fordi utviklingen på det tekniske området skjedde over en kortere tidsperiode. Fra flyet ble tatt i bruk første gang i Øst-Antarktis og frem til annekteringen av Dronning Maud Land gikk det nøyaktig ti år. For de norske ekspedisjonene som ble utrustet med fly i dette tidsrommet var den viktigste oppgaven å lete etter nye hvalfelter, men de hadde også vitenskapelige og geografiske formål.⁶ Bortsett fra kartlegningen vil ikke den vitenskapelige forskningen bli behandlet her fordi det ville gjøre rammen om oppgaven for vid. Bathymetrisk kartlegning, det vil si opplodding av havbunnen, er heller ikke tatt med av samme grunn. Avgrensningen i tid er satt til tiåret 1929 – 1939 med bakgrunn i at fly ble tatt i bruk første gang i Øst-Antarktis i 1929. Den norske annekteringen i 1939 danner en naturlig avgrensning i den andre enden.

Fokus vil altså være på den geografiske og topografiske flykartlegningen. Ekspedisjonene arbeidet ved kysten av Antarktis mellom ca. 100° øst og 20° vest, hvor kontinentet grenser til Stillehavet og Atlanterhavet. Langs denne kysten var det rike hvalfelter og stor aktivitet av fartøy som drev hvalfangst. Siden bruk av ny teknologi på områdene flyging og kartlegning står sentralt i oppgaven vil ekspedisjoner som ikke benyttet fly være utelatt, selv om de arbeidet samtidig og i det samme området. For å forstå årsakene bak og resultatet av disse ekspedisjonene vil norsk økonomisk aktivitet (hvalfangst), norsk polarpolitikk og juridiske og folkerettslige spørsmål bli trukket inn.

⁶ Resultatene av det vitenskapelige arbeidet på Lars Christensens ekspedisjoner er publisert av Det norske vitenskaps-akademi i Oslo under tittelen "Scientific Results of the Norwegian Antarctic Expeditions 1927 – 1938 instituted and financed by Consul Lars Christensen", med professor Olaf Holtedal som redaktør.

En grunn til å vektlegge teknologi er at man ved å sette spørsmålstegn ved hendelser og aktører fra et nytt perspektiv, en ny diskurs, kanskje kan komme frem til noen nye svar. Når man skal behandle teknologiske fagområder som flyging og flykartlegning historisk er den første tanken at kildeutvalget i stor grad må baseres på empiri og målbare størrelser. Det har vist seg å være feil. Man kan måle antall kilometer fløyet distanse, antall kvadratkilometer kartlagt område og gradene av en sektor som er annektert, men det gir ingen tilfredsstillende svar i forhold til problemstillingen i denne oppgaven. Jeg vil isteden benytte en hermeneutisk innfallsvinkel for å analysere målsetninger og motiver. Bruken av ny teknologi vil da kunne måles etter funksjonelle kriterier.

Oppgaven skiller mellom kartlegning og oppdagelse. I mange tilfelle ble områder, som var oppdaget tidligere, kartlagt av andre ekspedisjoner. Funksjonene er nær beslektet, men det sier seg selv at et ukjent område må oppdages før det kan kartlegges. Ordet kartlegning blir brukt om den virksomheten som fører til konstruksjon av kart med et høyt presisjonsnivå. Før innføringen av fotogrammetrisk kartlegning ble det tegnet skisser av landområdene fra båt eller fly. Det ble også tatt enkelte fotografier med håndholdt kamera, særlig av karakteristiske fjell eller isfrie landtunger. Felles for de to metodene var imidlertid at kartene som ble tegnet over kystområdene i Øst-Antarktis på 1930-tallet manglet forankring i faste geografiske (trigonometriske) punkter på bakken, fordi det var vanskelig å komme på land. Ved å ta i bruk fotogrammetrisk kartlegning var det imidlertid mulig å foreta triangulering fra luften, noe som innebar at karakteristiske steder ble fotografere fra flere forskjellige vinkler.

Jeg har altså valgt å legge vekt på den teknologiske siden av forskningsekspedisjonenes virksomhet. Kartografiske og flytekniske forhold vil bli diskutert spesielt i forbindelse med kapitlene om ekspedisjonenes arbeid, og mer generelt i et eget kapittel. Ved disponeringen av oppgaven er det også lagt vekt på å se de norske forskningsekspedisjonene i en internasjonal kontekst. Motstanden fra Storbritannia førte lenge til en forsiktig holdning hos de norske myndighetene. På den andre siden sto sterke økonomiske og nasjonalistiske krefter, som ønsket at Norges interesser i Antarktis skulle ivaretas. I et eget kapittel (kapittel åtte) vil de politiske forholdene i forbindelse med annekteringen av Dronning Maud Land bli mer inngående behandlet. Kartene er plassert som vedlegg til slutt.

Kapittel to behandler Antarktis' topografi og historie. Den første delen, som handler om geopolitikk, tar for seg den politiske situasjonen på 1930-tallet. I avsnittet om hvalfangsten er det lagt vekt på økonomiske forhold. I begynnelsen av perioden arbeidet norske ekspedisjoner med den tidligere fangstskuta *Norvegia* som base mellom Enderby Land og Coats Land. Samtidig var britiske ekspedisjoner med forskningsskipet *Discovery* i området lenger øst mellom Queen Mary Land og Enderby Land. Det førte til motsetninger mellom Norge og Storbritannia om oppdagerprioritet til Enderby Land. Disse ekspedisjonene blir behandlet i kapittel tre og fire. Kapittel fem tar for seg den norske ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1935, som forgikk innenfor den australske sektoren. Her vil jeg se på hensikten med å sende en ekspedisjon til dette området, som var annektert av Storbritannia noen år tidligere.

For ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1937 var oppgaven å kartlegge så store deler av kystlinjen i Øst-Antarktis som mulig med fotogrammetrisk utstyr. Ekspedisjonen rakk å fotografere kystlinjen fra 82° til 10° øst. En stor del av arbeidet forgikk også på denne ekspedisjonen innenfor den australske sektoren. Det kan være hensiktsmessig å undersøke hvorfor den australske sektoren nok en gang var et prioritert område for en norsk ekspedisjon. Dette var første gang fotogrammetrisk kartlegningsmetode ble tatt i bruk i dette området og det er derfor interessant å sammenligne med tidligere ekspedisjoners resultater. Ekspedisjonen blir omtalt i kapittel seks. Beslutningen om å annektere Dronning Maud Land i 1939 skjedde mens en tysk ekspedisjon med katapultskipet *Schwabenland* var på vei til området rundt nullmeridianen. Denne delen av kystlinjen rakk ikke *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937 å fotografere, men området var tidligere oppdaget fra skip. Kapittel syv tar for seg den tyske ekspedisjonen i 1939, som kartla området mellom 20° øst og 11° vest.

Politiske problemstillinger i forbindelse med oppdagelse og kartlegning blir behandlet generelt i kapittel åtte. Annekteringen av Dronning Maud Land vil bli drøftet med bakgrunn i den utenrikspolitiske situasjonen, hvor det særlig var forholdet til Storbritannia og Tyskland som fikk betydning. Hvalfangsten i Antarktis var en viktig faktor i den norske økonomien i mellomkrigstiden. Det politiske handlingsmønsteret kan sees i lys av næringsinteressene, fordi territorielle besittelser hadde betydning som støttepunkter for fangstflåten.

Hvalfangstrederen Lars Christensen utrustet til sammen ni ekspedisjoner til Antarktis. På fire av disse ble det benyttet fly. En viktig forutsetning for å gjennomføre ekspedisjonene med fly

var at han disponerte rederiets hvalbåter, kokerier og tankskip som base.⁷ Selv om det var snakk om relativt enkle og rimelige ekspedisjoner sammenlignet med britiske, amerikanske og tyske i den samme perioden, sparte han ikke på sikkerheten. Så tidlig som i 1929 var flyene utstyrt med toveis radio.⁸ *Schwabenland* ekspedisjonens utrustning besto av det beste som kunne skaffes av moderne teknologi i 1939. Utviklingen som fant sted i løpet av dette tidsrommet er tema i kapittel ni.

Referatet fra møtet i UD viser at mange av de sentrale aktørene i det som er blitt kalt ”spillet om Øst-Antarktis” var til stede.⁹ Spørsmålene som ble formulert av utenriksministeren er sentrale i forhold til problemstillingen i denne oppgaven. Referatet er derfor en viktig kilde og et gjennomgangstema. Ved valg av kildemateriale har jeg forsøkt å benytte primære kilder så langt det har vært mulig. Det gjelder spesielt de norske ekspedisjonene. En sammenligning av ekspedisjonenes kartografiske arbeid vil bli bedømt etter funksjonelle kriterier. Det har ikke vært hensikten å foreta noen systematisk drøfting av norsk polarhistorie generelt. Det har heller ikke vært noen målsetning å foreta en generell analyse av vitenskapshistorisk karakter.

Kildene er hentet fra mange forskjellige institusjoner. Norsk Polarinstituttets bibliotek inneholder mye av polarlitteraturen som er benyttet i oppgaven. Jeg har også funnet kildemateriale i NSIUs arkiv i Statsarkivet i Tromsø. Jeg har i stor grad benyttet kilder fra utenriksdepartementets arkiv i Riksarkivet. Mange av dokumentene har vært graderte. Blant offentlige dokumenter kan nevnes stortingsmeldingen om annekteringen av Dronning Maud Land.¹⁰ Arkivet ved Hvalfangstmuseet i Sandefjord inneholder flere typer kilder. Jeg har konsentrert arbeidet om deler av forfatteren Bjarne Aagaards arkiv, som er meget omfattende. Fra arkivet etter Nils Romnæs, som var fotograf på *Thorshavn* ekspedisjonen 1936 – 1937, er det benyttet fotografier, foredrag og avisutklipp. Jeg har også benyttet dagbøkene til skipsreder Lars Christensen og kaptein Nils Larsen. Flygeren Viggo Widerøes dagbok, loggbok, og skisser er fra familiens private arkiv.

⁷ Flåten tilhørte rederiet Bryde & Dahl A/S, med Lars Christensen som hovedaksjonær.

⁸ Fly og skip var utrustet med en ”Telefunken” radiosender- og mottaker, som opererte på bølgeområdet 300-1500 m.

⁹ På møtet var: Statsminister Nygaardsvold, utenriksminister Koht, statsråd Madsen, utenriksråd Aubert, dr. Ræstad, ekspedisjonssjef Smith, ekspedisjonssjef Bull, byråsjef Tostrup, byråsjef Aass, legasjonssekretær Irgens, ekspedisjonssjef Sellæg, professor Bergersen (formann i Hvalrådet), advokat Voss (medlem av hvalrådet), dosent Hoel, disponent Winge-Sørensen (formann i Hvalfangerforeningen), konsul Christensen, konsul Aagaard, marinekaptein Riiser-Larsen, konsul Johan Rasmussen, disponent Widerøe, kaptein Hansen og professor Castberg.

¹⁰ Vedlegg 1.

Det er ikke uproblematisk å benytte biografisk og selvbiografisk litteratur som kildemateriale. Brev, dagbøker og memoarer skrives emisk og nedtegnelsene er samtidige. Forfatteren Marianne Egeland hevder at de "[...] forholder seg til litterære konvensjoner og at de er mer eller mindre diskuterte brukt som dokumentariske kilder".¹¹ De kan være skrevet for å gi et mer positivt inntrykk av opphavspersonene og begivenhetene enn det som var tilfelle. Det er derfor nødvendig å sammenholde opplysningene med andre kilder. I oppgaven blir denne typen kilder brukt til å beskrive eller begrunne sentrale hendelser og tolke handlingsmotiveer. Nedtegnelsen i en dagbok, som er foretatt samme dag, tillegges større troverdighet enn biografier og memoarer som er utgitt mange år senere.

Litteraturen som er benyttet er valgt ut fra de avgrensningene som er foretatt i oppgaven. Det har ikke vært hensikten å gjøre en fordypning i teknologihistorisk eller vitenskapshistorisk retning. Det er heller ikke lagt spesiell vekt på å undersøke omfanget av norsk og internasjonal historieforskning i nyere tid. Arbeidet med kildegranskningen har i større grad vært konsentrert om å komme så nær det primære kildematerialet som mulig. Av tidligere forskning har jeg benyttet Lars Øivind Rians hovedoppgave "Norsk ekspansjonspolitikk i Arktis og Antarktis i mellomkrigstiden".¹² I oppgaven analyserer han to konkrete hendelser, som bidro til å avklare norsk ekspansiv territorialpolitikk i mellomkrigstiden. Rian tar for seg annekteringen av Jan Mayen i Arktis og Bouvetøya i Antarktis. Hovedvekten er lagt på politikken og de norske motivene bak ishavsimperialismen i mellomkrigstiden. I oppgaven vises det til *Norvegia* ekspedisjonene i perioden 1929 – 1937 og til Lars Christensens kartlegning av Øst-Antarktis i dette tidsrommet. Det teknologiske aspektet er ikke fremhevet i Rians hovedoppgave.

Når det gjelder trykte kilder baserer oppgaven seg også på større verk og oversiktslitteratur. Det har ikke vært mulig å finne noen annen historieforskning som primært har vektlagt polarekspedisjoner fra et teknologisk synspunkt i dette tidsrommet. Trebindsverket *Norsk Polarhistorie* inneholder et kapittel "Amundsen og hans aeronauter" av historikeren Roald Berg hvor flyging i Antarktis er omtalt. Berg nevner imidlertid ikke den fotogrammetriske

¹¹ Egeland, Marianne: *Hvem bestemmer over livet? Biografien som historisk og litterær genre*. Oslo 2000, s.94.

¹² Rian, Lars Øivind: "Norsk ekspansjonspolitikk i Arktis og Antarktis i mellomkrigstiden. Beveggrunner for annekteringen av Jan Mayen og Bouvetøya". Historisk institutt, Universitetet i Bergen 1995.

kartleggingen som ble utført av *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937.¹³ De to oversiktsverkene *Fangst og forskning i Sydishavet*¹⁴ av konsul Bjarne Aagaard og *Den moderne hvalfangsts historie*¹⁵ av forfatterne Joh. N. Tønnessen og Arne Odd Johnsen er sentrale i oppgaven. I begge verkene refereres det til tidligere forskning av Sigurd Risting.¹⁶ Aagaard utga et sammendrag av sine bøker, brosjyrer og artikler i serien ”Meddelelser” fra Norges Svalbards- og Ishavsundersøkelser, under tittelen *Antarktis 1502 – 1944*.¹⁷ I politiske spørsmål støtter oppgaven seg hovedsakelig på to norske historikers arbeider. Odd-Bjørn Fures bidrag *Mellomkrigstid 1920 - 1940* fra trebindsverket *Norsk utenrikspolitikks historie* står sentralt.¹⁸ Odd Gunnar Skagestads bok *Norsk Polarpolitikk* har også vært en viktig kilde.¹⁹

Biografisk litteratur er benyttet som kildemateriale i oppgaven. Lars Christensens bok, artikler, dagbok, foredrag, brev og dokumenter har en sentral plass. Boken *Such is the Antarctic* tar for seg tre ekspedisjoner hvor han selv deltok i tidsrommet 1930 – 1934.²⁰ Kaptein Hjalmar Riiser-Larsens to bøker *Mot ukjent land*²¹ og *Femti år for Kongen*²² er benyttet som kilder i kapitlet om ekspedisjonene med *Norvegia* i 1929 – 1931. I kapittel fire har jeg brukt to bøker som er skrevet på bakgrunn av polarforskeren Sir Douglas Mawsons dagbok og private papirer. Selv skrev han ikke bok om de geografiske resultatene av ekspedisjonene med *Discovery* i dette tidsrommet. Forfatteren som fikk i oppdrag å skrive *The Winning of Australian Antarctica* var vennen Archibald Grenfell Price.²³ Boken, som er utgitt etter Mawsons død, er en nyttig kilde til beretningen om ekspedisjonene fordi den inneholder utdrag av Mawsons dagbok. I Ann Savours *The Voyages of the Discovery* er et kapittel viet ekspedisjonene i 1929 – 1931.²⁴

¹³ Drivenes, Einar-Arne og Jølle, Harald Dag: *Norsk Polarhistorie*. Bind 1-3. Oslo 2004.

¹⁴ Aagaard, Bjarne: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Oslo 1934

¹⁵ Tønnessen, Joh. N. og Johnsen, Arne Odd: *Den moderne hvalfangsts historie*. Bind 3 og 4. Oslo 1969 og 1970.

¹⁶ Sigurd Risting (1870-1935) har blant annet skrevet verket *Av hvalfangstens historie* utgitt 1922. Han regnes som grunnleggeren av moderne hvalfangststatistikk.

¹⁷ Aagaard, Bjarne: ”Meddelelser Nr. 60. *Antarktis 1502-1944*. Oslo 1944.

¹⁸ Fure, Odd-Bjørn: *Mellomkrigstid 1920- 1940* i *Norsk utenrikspolitikks historie*. Oslo 1996.

¹⁹ Skagestad, Odd Gunnar: *Norsk polarpolitikk*. ”Hovedtrekk og utviklingslinjer 1905 – 1974”. Oslo 1975.

²⁰ Christensen, Lars: *Such is the Antarctic*. London 1935.

²¹ Riiser-Larsen, Hjalmar: *Mot ukjent land*. Oslo 1930.

²² Riiser-Larsen, Hjalmar: *Femti år for Kongen*. Oslo 1957.

²³ Price, A. Grenfell: *The Winning of Australian Antarctica*. London and Sidney 1963.

²⁴ Savours, Ann: *The Voyages of the Discovery*. London 1992.

Christensens dagbok fra *Thorhavn* ekspedisjonen i 1936 – 1937 er brukt som kilde i kapittel seks. Det samme er artikkelen ”Recent Reconnaissance Flights in the Antarctic”²⁵ og foredraget ”Min siste ekspedisjon til Antarktis 1936 – 1937”.²⁶ Flygeren Viggo Widerøe vier ett kapittel i boken *Pionertid* til oppdraget for Christensen på den siste *Thorshavn* ekspedisjonen.²⁷ Boken ble til i tysk fangeskap under krigen og er skrevet sammen med lederen av foto- og kartleggingsavdelingen i flyselskapet, Helge Skappel. I privat eie finnes Widerøes dagbok, loggbok og rapporter som blir brukt som kildemateriale.

Omtalen av *Schwabenland* ekspedisjonen i kapittel syv er basert på ekspedisjonsleder Alfred Ritscher og geograf Ernst Herrmanns rapporter. Ritschers ”Vorbericht über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39” inneholder en rekke kart og bilder.²⁸ Hermanns beretning *Deutsche Forscher im Südpolarmeere* gir en beskrivelse av ekspedisjonen.²⁹ Også den inneholder en rekke kart og illustrasjoner. Den tyske ekspedisjonen er omtalt i mange internasjonale og norske publikasjoner blant annet Aagaards *Fangst og forskning i Sydishavet* og ”Meddelelser Nr. 60”.

De norske ekspedisjonene med *Norvegia* på begynnelsen av 1930-tallet opererte i konkurranse med de britiske *Discovery* ekspedisjonene. Den tyske *Schwabenland* ekspedisjonen, som var på vei til det norske interesseområdet, ble utløsende faktor for den norske annekteringen. De utenlandske ekspedisjonene er tatt med i oppgaven blant annet for å diskutere den konkurransesituasjonen som oppsto. Disse ekspedisjonene var større og mer kostbare enn de norske, og de var finansiert av offentlige midler. Ekspedisjonene til Christensen var private. Alle utgiftene ble betalt av han selv. Var den tekniske utrustningen av den grunn dårligere? Hvilket forhold var det mellom teknologien som ble benyttet og resultatet av ekspedisjonenes arbeid? Spørsmålene vil bli diskutert i kapitlene fem og åtte. De utenlandske ekspedisjonene er blant annet tatt med for å diskutere handlingsmotivene. Hvilke formål skulle ekspedisjonene tjene? Også her kan det være interessant med en sammenligning mellom de norske og utenlandske ekspedisjonene. I kapittel fem vil forskjellen mellom

²⁵ Christensen, Lars: ”Recent Reconnaissance Flights in the Antarctic” i *The Geographical Journal* vol. XCIV, nr. 3, September 1939.

²⁶ Christensen, Lars: ”Min siste ekspedisjon til Antarktis 1936 – 1937”. Foredraget ble holdt i Det Norske Geografiske Selskab 22. september 1937. Oslo 1938.

²⁷ Widerøe, Viggo og Skappel, Helge: *Pionertid*. Oslo 1946.

²⁸ Trykt i *Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie* 1939.

²⁹ Herrmann, Ernst: *Deutsche Forscher im Südpolarmeere*. Berlin 1941.

ekspedisjonene før 1935 og de to siste på slutten av 1930-tallet, som benyttet fotogrammetrisk metode i kartlegningen, bli analysert. Var bruk av ny teknologi epokegjørende?

I det neste kapitlet presenteres den geografiske, økonomiske og politiske bakgrunnen for ekspedisjonene til Øst-Antarktis. På slutten av 1920-tallet var store deler av kystlinjen ennå ukjent.³⁰ Den økende betydningen av hvalfangsten i farvannene rundt kontinentet førte til at kysten av Øst-Antarktis i løpet av de neste ti årene ble oppdaget og kartlagt fra luften.³¹

³⁰ Vedlegg 4.

³¹ Vedlegg 15.

Kapittel 2.

Antarktis – en geografisk og historisk oversikt



Hvalbåten "Fireren" med flyet. Fra Thorshavn ekspedisjonen 1936 – 1937. Foto: Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Antarktis er det land- og havområdet som ligger mellom den sekstiende breddegraden og sydpolen.³² Flateinnholdet er 65 millioner kilometer, hvorav 22% er fastland og øyer og 78% er hav. Den delen av Antarktis som Norge annekterte i 1939, Dronning Maud Land, består av "[...] den parten av fastlandsstranda i Antarktis som tøyser seg ifrå grensa for Falkland Islands Dependencies i vest (grensa for Coats Land) til grensa for Australian Antarctic Dependency i aust (45° austleg lengd) med det landet som ligg innafor denne stranda og det havet som ligg innåt [...]".³³ Enkelte steder stikker fjellkjeder med topper på over 3000 meter opp av isen, som kan være mer enn en kilometer tykk. Breene dekker nesten hele kontinentet og går de

³² Antarktistraktatens definisjon.

³³ St. meld. Nr. 19 (1939). "Norsk statsvelde i Antarktis". Vedlegg 1.

fleste stedene helt til havkanten. Derfra fortsetter isen et stykke utover som flytende shelf-is og ender i en barriere, som kan bli opp til hundre meter høy. Fra shelf-isen brekker store biter av og danner isfjell og i tillegg dannes og nydannes hele tiden havisen. Det var ved iskanten den viktigste delen av hvalfangsten foregikk. I løpet av den antarktiske sommeren trekker havisen seg tilbake og etterlater store mengder krill, som hvalen er på jakt etter.³⁴ Den antarktiske sommeren varer fra desember til februar. Klimaet er ekstremt med kuldegrader ned i minus 80 grader Celcius i innlandet om vinteren, sterke vinder og brå skift mellom klarvær, snøbyger og tåke.

Interessen for territorielle besittelser i Antarktis startet på slutten av 1800-tallet og var først og fremst knyttet til hvalfangst. Det norske rederiet Ørnen A/S, eiet av Chr. Christensen, startet fangst ved Syd Orkenøyene og Graham Land i 1892. Etter at Storbritannia ble oppmerksom på den norske fangsten, utstedte de i 1906 en lov om at ingen kunne fange hval uten konsesjon. I Norge ble ikke dette uten videre godtatt, men etter notevekslinger over flere år ga man etter. Først måtte imidlertid britene foreta en lovendring som gikk ut på at fangst utenfor territorialgrensen skulle fritas for avgift. Falklandssektoren mellom 20° og 80° vest ved Wedellhavet og Graham Land ble okkupert i 1908. "Norge reiste ingen innsigelser mot det britiske krav, og må ha anerkjent den britiske suverenitet over "Falkland Islands Dependencies" de facto om enn ikke de jure".³⁵

Etter at norske ekspedisjoner startet fangst i Rosshavet lenger vest gikk Storbritannia i 1923 til annektering av et stort område der som fikk navnet The Ross Dependency. Sektoren ble underlagt New Zealand. Den strakte seg fra 150° vest til 160° øst. Hvalfangsten i havet utenfor Ross Dependency ble av New Zealand til å begynne med pålagt lisensbestemmelser og reguleringer, noe som ga mulighet til å kreve avgift av fangst på åpent hav. Etter norske protester ble det imidlertid bestemt at konsesjonsbestemmelsene kun skulle gjelde innefor den britiske tremilsgrensen.³⁶

Storbritannia foretok sin tredje okkupasjon i Antarktis i 1933. Australian Antarctic Territory ble da lagt inn under australsk styre. Sektoren omfatter alle øyer og landstrekninger som ligger syd for 60° bredde og mellom 160° og 45° østlig lengde. Unntatt er en liten fransk

³⁴ Vedlegg 3.

³⁵ Skagestad: *Norsk polarpolitikk*, s. 43.

³⁶ Lengdeenheter i oppgaven oppgitt som mil betyr nautisk mil. En nautisk mil tilsvarer 1852 meter.

sektor, Adélie Land mellom 142° og 136° øst, som ligger inne i det australske området. Okkupasjonen av den australske sektoren ble proklamert ved "Order in Council" den 7. februar 1933, samme dag som prosedyren i grønlandssaken ble avsluttet i Haag.

I motsetning de til britiske annekteringene i Antarktis var det norske kravet på Dronning Maud Land ikke definert ut fra sektorprinsippet, som ikke er folkerettslig anerkjent. Norske myndigheters holdning på dette området var klarlagt allerede i 1924 da Canada krevde en sektor i nord.³⁷ Et liknende krav kom i 1926 fra Sovjetunionen. Den russiske juristen V. L. Lakhtine delte inn Arktis i sektorer for å kontrollere transarktiske flyforbindelser og utenlandske fangstekspedisjoner. Prinsippet var begrunnet med klimatiske forhold og med at "[...] læren om gravitasjonsdistrikter utelukker læren om besiddelsestagen".³⁸ Den norske juristen Gustav Smedal mener at Lakhtine ikke kan begrunne sektorprinsippet på en tilfredsstillende måte: "Lakhtine går så langt at han vil gi sektorstaten rett til å kontrollere fangst og fiske selv i det isfrie åpne sektorhav".³⁹ Sektorkravet har vært konsekvent avvist fra norsk side. Det norske synet har vært at tradisjonell folkerett måtte legges til grunn for annekteringer i polartraktene. Det innebærer først og fremst oppdagerprioritet og effektiv okkupasjon.⁴⁰ Denne holdningen var grunnen til at Dronning Maud Land ikke ble definert som en sektor av kontinentet. Politiske spørsmål i forbindelse med den norske annekteringen vil bli nærmere behandlet i kapittel åtte.

I boken "Geopolitics in Antarctica" skriver historikeren Klaus Dodds at over alt hvor europeiske stater erobret og koloniserte områder ble de territoriale kravene legitimert med undersøkelser av naturressurser og kartlegning av kystland. Han fremhever teknologiens rolle ved at den forandret kartene over Antarktis fra å vise vage konturer av et kontinent til å vise områder fulle av detaljer og mulige ressurser.⁴¹ Historikeren Einar-Arne Drivenes hevder at "[...]vitenskap var en integrert del av konsolideringa av nasjonalstaten og i forsøkene på å legge nytt land inn under seg. Det ga ikke særlig mening å snakke om bruk og misbruk av vitenskapen i nasjonalismens eller imperialismens navn. Historien forteller oss at den vitenskapelige utforskningen i seg selv var en av hovedpilarene i Vestens kulturelle erobring

³⁷ Smedal, Gustav: *Erhvervelse av stashøyhet over polarområder*. Oslo, 1930, s. 97.

³⁸ Lakhtine, V. L.: *Retten til de nordlige polarområder*. Moskva 1928, s. 47.

³⁹ Smedal: *Erhvervelse av stashøyhet over polarområder*, s. 99.

⁴⁰ Skagestad, Odd Gunnar: "Vår sydligste provins – fortellingen om Dronning Maud Land". *Nytt Norsk Tidsskrift* nr. 3, 2005.

⁴¹ Dodds, Klaus: *Geopolitics in Antarctica. Views from the Southern Oceanic Rim*. Scott Polar Research Institute. Cambridge 1997, s. 23.

av verden”.⁴² Noen kulturgeografer så på nasjonene som organismer med rett til å vokse og forsyne seg av omliggende områder. Dodds hevder at sektorpolitikken ble brukt for å legitimere retten til okkupasjon ved å vise til geografisk nærhet og nasjonalt behov. “[...] the visualization of the world into particular political and economical regions was usually attributed to natural and innocent forces rather than as a consequence of ideology or politics”.⁴³ Norge hadde ingen “naturlige” grenser som kunne legitimere kravet på territorier i Antarktis. Landet hadde heller ingen maktpolitiske virkemidler å sette bak kravet. Men det fantes andre argumenter. Norske ekspedisjoners arbeid ble fremhevet på møtet i UD i 1939, sammen med de økonomiske interessene som hvalfangsten representerte. Problemene i forbindelse med territorielle krav i Antarktis var felles for alle nasjoner. Klimatiske forhold gjorde at det var nesten umulig å opprettholde en bosetting over lengre tid. Effektiv okkupasjon var ikke mulig med den teknologien som var tilgjengelig tidlig på 1900-tallet. Ekspedisjonenes arbeid kunne derfor brukes som et argument for at folkerettens krav om effektiv okkupasjon og tilstedeværelse var oppfylt.

Et annet problem i Antarktis var hvordan territorialgrensen skulle bestemmes. Siden Storbritannia hadde forlangt avgifter av hval som var fanget innenfor tremilsgrensen var dette spørsmålet av stor økonomisk betydning. Problemet besto i å definere hvor grensen mellom land og hav gikk. I møtet i utenriksdepartementet var derfor spørsmålet om det var et praktisk behov for okkupasjon et viktig tema, som hang sammen med spørsmålet om hvordan sjøgrensen skulle defineres. ”Vi må regne med at makter som okkuperer vil forsøke å trekke sjøgrensen så vidt som mulig. Dette trekker i retning av at vi bør okkupere som en sikkerhetsforanstaltning”, sa Koht på møtet.⁴⁴ Riiser-Larsen sa at både Storbritannia og Sovjetunionen regnet tremilsgrensen fra kanten av shelf-isen. Det innebar at en stor del av havet hvor hvalen ble fanget lå innenfor britisk område i Øst-Antarktis.

Økonomiske vurderinger var derfor knyttet nært sammen med de politiske. Historikeren Hans Bogen hevder at norske redere i løpet av årene 1905 til 1929 betalte til sammen 14 millioner kroner i lisensavgifter til Storbritannia. Sesongen 1928 – 1929 var første gang store mengder hvalolje ble produsert pelagisk (på åpent hav) i Antarktis. Det skjedde på de rike feltene mellom 50° øst og 20° vest, som da var ingenmannsland. Det var i dette området

⁴² Drivenes, Einar-Arne: “Ishavsimperialisme” i Drivenes og Jølle: *Norsk polarhistorie*. Bind 2, s. 256.

⁴³ Dodds: *Geopolitics in Antarctica*, s. 29.

⁴⁴ Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/1, III.

motsetningene mellom norske og britiske interesser var størst på 1930-tallet. Avisen *Daily News* i London skrev den 10. oktober 1929 under tittelen ”Norway wants Antarctic!” at britene måtte okkupere sektoren syd for Australia for å skatlegge denne fangsten, ellers ville hvalen bli utryddet. “But if England could with the ‘right of tradition’ claim sovereignty over a coastal stretch [...] where pelagic whalers apparently would find rich fields, there would perhaps be opportunity to bring this new, so-called, pelagic whaling under the *generous* British licencing system”.⁴⁵ At økonomiske motiver var årsak til interessekonflikter mellom Storbritannia og Norge i Antarktis på trettitallet førte til utrustning av forskningsekspedisjoner med et dobbelt formål: Med nasjonale interesser i ryggen skulle kystlandet kartlegges og okkuperes for å sikre landenes egen hvalfangst støtte på land, samtidig som territorialgrensen på tre mil skulle sikre kontroll over havområdene utenfor. Ekspedisjonenes andre oppgave var utforskning og kartlegning av hvalforekomstene

Hvalfangsten i Antarktis var en industri med stor nasjonaløkonomisk betydning. Den dekket en vesentlig del av Norges behov for fett som råmateriale for margarinindustrien, den skaffet landet store valutainntekter og den skaffet tusenvis av arbeidsplasser. Økonomi er ikke hovedtema for denne oppgaven. Vi skal bare kort se på utviklingen i årene frem til 1939. I Aagaards *Meddelelser nr. 60* står det to tabeller, som viser antall hval som ble fanget fra 1905 til 1931 (side 44) og fra 1932 til 1939 (side 50) på internasjonal basis. I den første sesongen 1905 – 1906 ble det drept 183 hval. Ni år senere, da pelagisk fangst var startet, var tallet kommet opp i over 10 000. Tallet økte raskt. Sesongen 1929 – 1930 var resultatet mer enn 30 000 og steg til en foreløpig topp sesongen etter på over 40 000 dyr. Hele den norske – og nesten hele den totale verdensflåten – ble tvunget til å gå i opplag i sesongen 1931 – 1932 på grunn av overproduksjon. Fangsten var da nede i 9572 hval. I 1932 – 33 var den på litt over 24 000, men steg så jevnt til neste topp i 1937 – 1938 på 46 000. Aagaard viser et annet sted til at det i denne sesongen og sommeren 1938 ble drept mer enn 54 000 hval.⁴⁶ Ved siden av de norske ekspedisjonene deltok selskaper fra Storbritannia og Argentina i hvalfangsten i Antarktis. Selv om norske redere var først – og lenge størst – fikk de konkurranse utover på trettitallet. Fra 1934 begynte Japan fangst med et tidligere norsk kokeri, og fra 1936 deltok Tyskland med innkjøpt eller leiet materiell fra Norge. Senere skaffet begge land seg store, moderne kokerier og moderne hvalbåter etter norsk mønster.

⁴⁵ Bogen, Hans: “Main Events in the History of Antarctic Exploration”. Reprint from *The Whaling Gazette*, 1957, s. 72.

⁴⁶ Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 51. Tallet er hentet fra International Whaling Statistics XVI for 1942, utgitt av Hvalrådet.

Hvor stor andel av den totale fangsten var norsk? Sesongen 1930 – 1931 kom mer enn 63 prosent av levert hvalolje fra norske selskaper.⁴⁷ I sesongen 1933 – 34 var den norske andelen sunket til 51 prosent og i 1935 – 1936 var den på 45 prosent.⁴⁸ Av den samlede produksjonen i Antarktis sesongen 1937 – 1938 sto norske selskaper for 34 %.⁴⁹ Norsk hvalfangst ble i stor grad overtatt av utenlandske eiere: ”[...] England hadde oppnådd hva det ønsket: å trekke så meget som mulig av den norske fangsten i havene ved de britiske besittelser i Antarktis over på engelske hender. Og bak det hele sto den internasjonale oljetrust og trakk i trådene, direkte og indirekte. Det ble mer og mer klart ut gjennom 30-årene, ikke minst i de kritiske år 1931 – 1934”.⁵⁰ Hvalfangsten ble regulert ved internasjonale avtaler og norske og britiske restriksjoner etter sammenbruddet i 1931 – 1932. Denne reguleringen lot seg gjennomføre frem til sesongen 1936 – 1937. Da japanerne og tyskerne startet sin hvalfangst i Antarktis fra midten av trettitallet økte produksjonen drastisk. De to nasjonene godtok ingen restriksjoner. Prisen for hvalolje var i 1938 så lav at alle de norske selskapene tapte penger.

Ekspedisjonene som blir presentert i de neste kapitlene må sees på bakgrunn av de geografiske, politiske og økonomiske forholdene, som er behandlet her. Interessen for territorielle besittelser hang nøye sammen med muligheten for økonomisk utnyttelse av ressursene i havet. For britiske aktører var beskatning av hvalfangsten et viktig motiv, sammen med forskning for å bevare bestanden. De private, norske ekspedisjonene med *Norvegia*, som ble utrustet i første halvdel av 1930-tallet, hadde som hovedoppgave å finne nye hvalfelter (kapittel tre). De britiske *Discovery* ekspedisjonene (kapittel fire) og den tyske *Schwabenland* ekspedisjonen (kapittel syv) er inkludert i oppgaven for å vise konkurransesituasjonen som de norske aktørene befant seg i. Alle Christensens private ekspedisjoner må sees både i en nasjonal og en internasjonal kontekst. *Thorshavn* ekspedisjonen i 1933 – 1934 (kapittel fem) er vanskelig å plassere i en politisk sammenheng. Også teknisk kan det stilles spørsmål til denne ekspedisjonen. Fotogrammetrisk kartlegging ble ikke benyttet, enda metoden på dette tidspunktet var kjent og utprøvd. Hva var årsaken? Ekspedisjonen kan kanskje sees som et mellomspill før overgangen til en ny epoke, hvor den

⁴⁷ Tønnessen, Joh. N. og Johnsen, Arne Odd: *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse og utvikling*. Bind III. ”Den pelagiske fangst” 1924 – 1937, s. 339.

⁴⁸ Riksarkivet: UD 2041, H8, sak 2/15. De to tallene er hentet fra et PM utarbeidet av Hvalfangerselskapet Globus A/S for UD i juni 1936.

⁴⁹ Hvalfangstmuseet i Sandefjord: A/S Thor Dahl, div. pakkesaker 9. Dokument fra Det Kgl. Dansk Vicekonsulat, med tittel ”Hvalfangsten”, undertegnet Lars Christensen, datert 21. januar 1939. Det fulle navnet på museet er Kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord.

⁵⁰ Tønnessen: *Den moderne hvalfangst historie*. Bind III, s. 383.

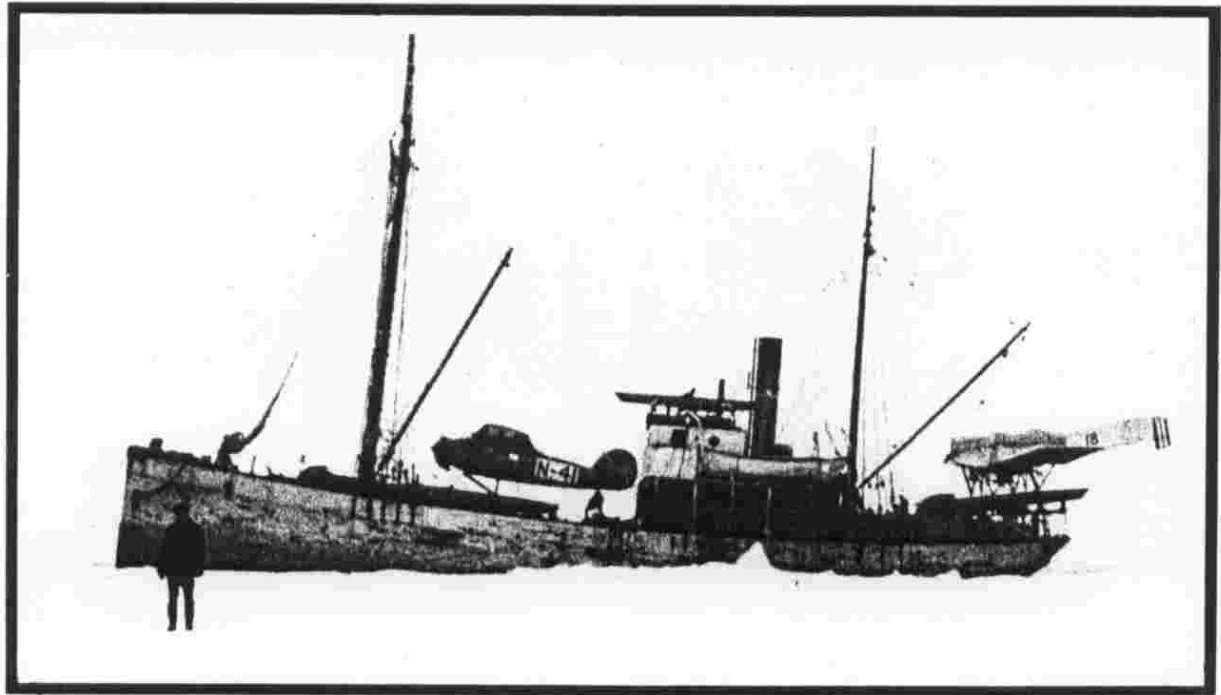
norske utforskningen av Antarktis, sett fra et teknologisk synspunkt, endret seg. Denne fasen er representert ved de to siste ekspedisjonene i oppgaven. Ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1936 – 1937 i kapittel seks er den siste av Christensens forskningsekspedisjoner. Den er samtidig den første som benyttet fly til fotogrammetrisk kartlegning i Øst-Antarktis. Ekspedisjonens betydning for annekteringen av Dronning Maud Land blir vurdert i sammenheng med innføring av fotogrammetri i kartlegningen. Den tyske ekspedisjonen med *Schwabenland*, som er omtalt i kapittel syv, arbeidet i den delen av det norske interesseområdet som delvis var kartlagt av norske aktører tidligere.⁵¹ Ekspedisjonen er tatt med i oppgaven fordi den spilte en sentral rolle i norsk polarpolitikk da kappløpet for å skaffe nasjonale rettigheter i Antarktis kulminerte på slutten av 1930-tallet.

⁵¹ Vedlegg 14.

Kapittel 3.

Ekspedisjonene med *Norvegia* 1929 – 1931

Kappløpet om Enderby Land



Norvegia i isen utenfor Enderby Land på ekspedisjonen i 1929 – 1930. Foto fra Lars Christensens bok "Such is the Antarctic".

Sesongen 1929 – 1930 var første gang ekspedisjonene til kysten av Øst-Antarktis benyttet fly. Den geografiske kartlegningen ble fortsatt utført på samme måte som fra skip, ved skissering av karakteriske formasjoner i landskapet og fotografering med håndholdt kamera. På bakgrunn av disse dataene, samt posisjonsbestemmelser fra skip, ble det kartografiske arbeidet utført. Det var vanskelig å komme på land og derfor fantes det nesten ingen sikre posisjonsbestemmelser på bakken. I kapittel ni vil fly- og kartlegningsteknologien bli presentert og utdypet. Oppdagelse og kartlegning var pålagt ekspedisjonene fordi det meste av kystlinjen fortsatt var ukjent. Store mengder hval søkte inn til kysten og Storbritannia hadde, som tidligere nevnt, skattlagt denne fangsten.⁵² På grunn av hvalfangsten i havet var det

⁵² Ibid: 13.

derfor viktig for aktørene å sikre seg tilgang til landområdene innenfor.⁵³ I dette og det neste kapitlet vil den norske ekspedisjonen med den tidligere selfangstskuta *Norvegia* og den britiske med forskningsskipet *Discovery* bli behandlet. Begge ekspedisjonene var pålagt å okkupere ukjent land. De territoriale ambisjonene førte til rivalisering mellom Storbritannia og Norge fordi ekspedisjonene delvis opererte i det samme område. De to kapitlene vil behandle ekspedisjonenes arbeid og resultater, og diskutere begivenhetene som, i første omgang, førte til at Storbritannia annekterte Den australske sektoren i 1933.⁵⁴

Den fly-operative delen av *Norvegia* ekspedisjon var ledet av flygeren, kaptein Hjalmar Riiser-Larsen og utrustet med to fly. Kaptein Finn Lützow-Holm var også med som flyger.⁵⁵ Oppgaven var å trenge inn til Enderby Land ved 55° øst og utforske områdene vestover mot Wedell-havet, som senere ble kalt Dronning Maud Land.⁵⁶ Lars Christensen hadde både i 1926 – 1927 og 1928 – 1929 utrustet vitenskapelige ekspedisjoner til området. Den første *Norvegia*-ekspedisjonen hadde forsøkt å ta seg frem til Enderby Land i 1927, men måtte oppgi det på grunn av isforholdene. Riiser-Larsen søkte om ett års permisjon for seg selv og Lützow-Holm i et brev datert 18. mai 1929 rettet til kommanderende general i Marinens Flyvevåpen. Oppgaven beskrev han som: ”1. Å søke etter nye hvalfelter. 2. Å foreta undersøkelser over åteforekomster. 3. Oceanografiske unnersøkelser. 4. Magnetiske undersøkelser, samt, hvilket foreløbig er konfidensielt, 5. å søke etter nyt land for å ta det i besiddelse for Norge”.⁵⁷ Et vedlegg til søknaden viser budsjettet for ekspedisjonen, som var på til sammen kr. 193.000,-.

Instruksen fra Christensen er datert 21. august 1929 og inneholder fire punkter. Det er interessant å legge merke til at det var planlagt at ekspedisjonen skulle seile rundt sydpolkalotten hvis været og forholdene tillot det. Både Bouvet øya og Peter I's øy skulle fotograferes fra luften. Punkt to fremhever letingen etter hval. Både skipet og flygerne skulle da være under bestyrer H. J. Bulls kommando. Punkt tre lyder ”Undersøkelse av mest mulig av omraadet fra Coats Land til Enderby Land og fra Kemp Land til Keiser Wilhelm II's Land. Av særlig interesse vil det være at bringe paa det rene hvalforholdene paa omkring 68° syd og

⁵³ Vedlegg 3.

⁵⁴ Vedlegg 15.

⁵⁵ Vedlegg 5.

⁵⁶ Riiser-Larsen: *Mot ukjent Land*, s. 6.

⁵⁷ Norsk Polarinstitut, arkivet. Perm: Riiser-Larsen.

39° øst.”⁵⁸ Flyene skulle altså først og fremst brukes til hvalobservasjoner hvis man skal tolke instruksene bokstavelig. All informasjon om hvalforekomster måtte holdes hemmelig. Dette forholdet er også tatt med i flygernes kontrakter. Det fjerde punktet behandler omseilingen og kartleggingen av de to øyene. I tillegg var deltakerne pålagt en rekke vitenskapelige oppgaver, som biologiske undersøkelser (særlig av krill) hydrografi- og planktontrekk og merking av hval. Til sist i instruksene står det: ”Alt land som ikke tidligere er okkupert av anden nation, tages i besiddelse paa mine vegne i Hans Majestet Kong Haakon VII navn”. Formular for fremgangsmåten var levert til flygerne og til skipets kaptein og fullmakt til okkupasjonen var gitt av utenriksdepartementet. Dagen etter at instruksene ble datert er det skrevet et vedlegg, hvor Christensen blant annet har tilføyd at det ville være av interesse hvis det kunne finnes nytt land mellom 20° og 40° øst og at det er ”[...] sandsynlig at der er land mellem 90° og 110° vest”.⁵⁹ Det siste området befinner seg innenfor det som senere fikk navnet Ellsworth Land og Marie Byrd land og grenser til Falklandsektoren i Vest-Antarktis. Peter Is øy, som ble annektert for Norge i 1931 ligger på 90° vest.

Riiser-Larsen skulle altså utføre oceanografiske undersøkelser. Før han dro sydover hadde han fått opplæring av professor Bjørn Helland-Hansen og vært med på et kort tok med forskningsskipet *Armauer Hansen*. Det meste av tiden om bord på *Norvegia* ble brukt til observasjoner av vær og isforhold, og av strøm, temperatur og saltinnhold i havet. Når det var anledning til å stoppe ble det tatt loddsjudd for å kartlegge havbunnen. Den 1. februar ble det loddet en bank på 68° syd og 32° øst, som senere ble døpt Gunnerusbanken. Alle vannprøvene som var tatt ble sendt til Det Geofysiske Institutt i Bergen for undersøkelse.⁶⁰ Studier av isforholdene var en del av dette aspektet.

Leting etter nye hvalfelter var altså en viktig del av ekspedisjonens oppdrag, som ble løst ganske tidlig. Riiser-Larsen noterte fra posisjon 66° syd og 39° øst: ”[...] det begynte å bli ganske meget plankton i de trekk vi gjorde. Hvalen begynte å komme inn i store mengder, hvorfor vi ga denne bukten navnet Hvalbukten”.⁶¹ *Thorshammer* ble underrettet og kjørte for full fart mot området. Et kokeri fra Haugesund, *Suderøy*, som var i det samme området, fulgte etter *Thorshammer*. Begge fartøyene fikk raskt full last. ”Jeg husker godt den morgenen han

⁵⁸ Hvalfangstmuseet Sandefjord, diverse pakkesaker 9.

⁵⁹ Norsk Polarinstitut. Arkivet. Perm Riiser-Larsen.

⁶⁰ Riiser-Larsen, Hjalmar: ”Den tredje *Norvegia*-ekspedisjonen 1929 – 1930”. Norsk Geografisk Tidsskrift. Bind III, hefte 4. 1930.

⁶¹ Riiser-Larsen: *Femti år for Kongen*, s. 179.

langsomt kom opp langs siden på *Norvegia*”, skriver Riiser-Larsen. ”Det var i det øyeblikk meget dårlig sikt. Han praier over: ”Har dere sett noe hval?” Ifølge instruksjer og kutyme svarte jeg gjennom roperten: ”Har ikke sett et blåst”. Det trodde han selvfølgelig ikke. En halv time senere klarnet det opp, og bortover sjøen sto det som fontener hundrevis av blåst”. Hvalen var oppdaget fra båten, først og fremst ved å undersøke forekomsten av krill. Det var så mye hval i området at *Norvegia* kolliderte med den. Det hadde ikke vært bruk for fly til denne delen av oppdraget. Oppdagelse og kartlegning er foreløpig ikke beskrevet som den viktigste delen av oppdraget. Det var første gang fly ble brukt på Christensens ekspedisjoner og forventningene dreide seg i første rekke om de økonomiske resultatene.

Samspeillet mellom båt og fly var en viktig forutsetning for at oppdraget skulle lykkes. Båten som var valgt til forskningsskip på ekspedisjonen var selfangeren *Vesleper*. Christensen kjøpte trebåten på 250 tonn i 1927. Den var utstyrt med en kullfyrt hjelpemotor på 350 hk og fikk navnet *Norvegia*. Erfaringene med å bruke trebåter var at de var bedre egnet til å tåle presset av isen enn skip med metallskrog. At *Norvegia* var liten var også en fordel når det gjaldt å bevege seg inne i isen. Styrken i Christensens planlegning og logistikk var at *Norvegia* kunne etterfylle beholdningen av kull fra rederiets tankbåter og kokerier, som befant seg i området. En annen viktig fordel var at sjøfolkene om bord var erfarne hvalfangere og sjømenn med kunnskap om vær- og isforholdene i Antarktis. *Norvegia* ble ført av kaptein Nils Larsen.

To fly, en Hansa-Brandenburg og en Lockheed Vega innkjøpt fra USA, ble benyttet. Hensikten med å ta med to fly var å ha ett i reserve hvis noe skulle hende på flygingene eller hvis ett av dem skulle få sjøskade om bord. Christensen søkte forsvarsdepartementet om å få utlånt en Hansa-Brandenburg med reservemotor, reservepropeller og reserveflottører, noe som ble innvilget.⁶² Hansa Brandenburg W.33 var en nyere versjon av en type som ble anskaffet av Marinen i 1918. Den var utrustet med en 260 HK Mercedes motor. God sjødyktighet gjorde at W.33 ble benyttet til mange forskjellige oppdrag i norske farvann, som sildeleting, redningstjeneste, slepemål, radiosambandstjeneste og tåkelegning. Det ble bygget 30 fly av denne typen ved Marinens Flyvebåtfabrik i Horten frem til 1929. Flyet var lavvinget og flygerne satt bak hverandre i åpne cocpiter. Typen ble skiftet ut i 1935.⁶³ Lockheed-maskinen ble valgt av flere grunner. Den skulle plasseres på det lave midskipsdekket på *Norvegia*. For å

⁶² Brevet er datert 4. juli 1929. Hvalfangstmuseet Sandefjord. Bjarne Aagaard korr. 23, UD 1 (1095-1112).

⁶³ Høver, Johan: ”Oversikt over norske marinefly frem til 1940”. Norsk Teknisk Museum. Samferdsel 18, 1296.

få avstand fra vannet og opp til vingespissene var det en fordel at den var høyvinget. Den var innelukket, hadde større aksjonsradius enn Hansa-Brandenburg maskinen og kunne brukes på lengre turer. Derfor var den utstyrt med både ski og flottører. Med hensyn til utrustningen skriver Riiser-Larsen at aperiodiske kompass og boble-sekstant ble anskaffet fra England, og solkompass, drifts- og fartsmåler kjøpt i Tyskland. Alt nødvendig polarutstyr ble levert av norske firmaer.⁶⁴ To mekanikere fra Marinens Flyvevåpen var med. Den ene var Knut Engeland, som var en eldre mekaniker med lang erfaring. Den andre, Andreas Ekedal, ble valgt fordi han nettopp hadde gjennomgått radioskolen og også kunne fungere som radiotelegrafist.

Riiser-Larsen var internasjonalt kjent som polarflyger da han dro sydover som ekspedisjonsleder høsten 1929. Han ble marineflyger i 1915 og drev blant annet minefiske fra sjøfly på Karmøy under den første verdenskrigen. I 1922 fløy han sammen med Finn Lützow-Holm fra Horten til Kirkenes og returnerte med to Hansa-Brandenburg flymaskiner. Han tok sertifikat for luftskip og var nestkommanderende på Amundsen-Ellsworth-Nobiles transpolare ekspedisjon i 1925 med luftskipet *Norge*. Han ledet også Boyds ekspedisjon som lette etter Amundsen i 1928.⁶⁵

Ekspedisjonen startet den 4. november 1929 med å kartlegge Bouvetøya, før den satte kurs mot østkysten av Enderby Land. Den 7. desember 1929 ble området ved Kapp Ann oppdaget og skissert fra luften.⁶⁶ På grunn av værforholdene kunne ikke Riiser-Larsen og Lützow-Holm gjennomføre selve okkupasjonshandlingen før den 22. desember. Etter å ha taxet flyet opp på isen gikk de på ski mot noen fjell et stykke unna. Været ble raskt dårligere og de måtte derfor heise det norske flagget på et skjær ved 50° øst. For Riiser-Larsen var det et av de største øyeblikkene i hans liv. ”En uendelig ro over landskapet og en jublende glede i sinnet. – Vi kunne ha sittet i timevis og sett på flagget der vinden lekte omkring det”.⁶⁷ Nils Larsen skrev i sin dagbok at det første Riiser-Larsen sa da de landet etter flyturen var: ”Ja – nu er Enderby norsk”.⁶⁸ Da Christensen fikk telegram om annekteringen julaften 1929 sendte han melding til kongen og utenriksdepartementet. Legger man oppdagerprioritet til grunn var området norsk. Men så enkelt var det ikke.

⁶⁴ Riiser-Larsen., Hjalmar: ”Den tredje ”Norvegia”-ekspedisjonen 1929-1930”.

⁶⁵ Biografisk arkiv, Norsk Teknisk Museum.

⁶⁶ Vedlegg 7.

⁶⁷ Riiser-Larsen: *Mot ukjent Land*, s. 85.

⁶⁸ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind III, 2, s. 592.

Utenriksdepartementet hadde fått melding om at en britisk ekspedisjon med fly skulle operere i sektoren mellom Enderby Land og Rosshavet for å etablere et rettslig grunnlag for et britisk krav på denne sektoren. Den norske legasjonen i London ble da bedt om å informere den britiske regjeringen om at *Norvegia* ekspedisjonen hadde fått generell myndighet til å ta nytt land i besittelse. Forutsetningen var at det ikke skulle okkuperes land som var nevnt i dokumentene fra Imperiekonferansen i 1926.⁶⁹ Områdene var Coats Land som ikke var inkludert under Falklandsøyenes biland, Enderby Land, Kamp Land, Queen Mary Land, området vest for Adélie Land, som av den australske ekspedisjonen i 1912 ble kaldt Wilkes Land, King Georg V Land og Oates Land. Disse områdene omfattet praktisk talt hele Øst-Antarktis.

Et møte ble holdt mellom den britiske sendemannen i Oslo og stats- og utenriksminister Mowinckel den 21. desember, dagen før Riiser-Larsen okkuperte Enderby Land. Her ble faren for interessekonflikt mellom de to landene på grunn av fullmakter som var gitt til *Discovery* og *Norvegia* diskutert. Stats- og utenriksminister Johan Ludwig Mowinckel bekreftet at Norge respekterte uttalelsen fra Imperiekonferansen. Han sa også at landet hevdet det frie havs rett og tok avstand fra sektorprinsippet. Skagestad skriver at den såkalte kompensasjonshandelen, som dikterte regjeringens handlemåte, var ” [...] på denne tid fremdeles hemmeligholdt, og var følgelig ukjent for ”Norvegia-ekspedisjonen”.⁷⁰ Aagaard, som ble oppfordret av Christensen til å offentliggjøre annekteringen i norsk og utenlandsk presse, var heller ikke informert om avtalen. Christensen ble etter møtet anmodet av Mowinckel om å gi nye instruksjoner til Riiser-Larsen, som gikk ut på å søke etter nytt land mellom 45° øst og 15° vest.⁷¹

Visste Lars Christensen om den hemmelige avtalen på forhånd? Aagaard hevder at rederiet hadde fått tillatelse fra utenriksdepartementet til å bemyndige sine kapteiner, som skulle til Sydishavet i fangstsesongen to år tidligere, til å okkupere ukjent land. Samtidig ble han informert om den hemmelige avtalen som eksisterte mellom Norge og Storbritannia. Kokeriet *Thorshammer* med flere hvalbåter skulle lete etter hval utenfor Enderby Land. Da skipet fikk full last tidlig i sesongen og planen om å gå østover til Enderby Land ble oppgitt, ble

⁶⁹ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind II, s. 695.

⁷⁰ Skagestad: *Norsk polarpolitikk*, s. 48.

⁷¹ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind III,2, s. 593.

fullmakten glemt. Christensen hadde ikke heftet seg tilstrekkelig ved ordlyden og brevet ble arkivert under skipets korrespondanse.⁷² Da han i forbindelse med *Norvegia*-ekspedisjonen i 1929 fikk ny tillatelse til å annektere land ble ikke den hemmelige avtalen nevnt spesielt. Det kan derfor godt tenkes at han var i god tro. Han ville vel neppe ha informert konge og regjering hvis han ikke var det. Riiser-Larsen fikk ikke vite om avtalen før han kom hjem til Norge i april 1930.

Riiser-Larsen fikk melding den 10. januar om at norske myndigheter hadde godkjent et britisk krav på Enderby Land. Området han hadde annektert lå mellom 45° og 50° øst, det samme området britene gjorde krav på.⁷³ Christensen ble, som nevnt, anmodet av Mowinckel om å gi nye instruksjoner til Riiser-Larsen om å søke etter nytt land mellom 45° øst og 15° vest. Christensen hevder at han ved å gi disse instruksene ikke innrømmet noe fremmed krav på land som var oppdaget mellom 58° og 50° øst.⁷⁴ Ekspedisjonslederen på *Discovery*, den britiske polarforskeren Sir Douglas Mawson, gikk i land på Proclamation Island på 53° øst den 13. januar og okkuperte området for Storbritannia. Riiser-Larsen skriver i sin journal: ”Godkjennes Englands standpunkt, har man fått presedens for at det ikke er nødvendig å gjøre landgang på et land man oppdager for å annektere det. Det stiller oppdagelser med flyvning i en heldig situasjon. For det kan jo ikke være annerledes å se et land fra et fartøy som Biscoe, enn å se det fra en flyvemaskin. Fra flyvemaskinen kan man dessuten få bestemt plassen bedre, når man med fartøy ikke kan komme nærmere enn Biscoe”.⁷⁵

I begynnelsen av oktober 1929 skrev engelske og sydafrikanske aviser en rekke artikler om *Norvegias* aktivitet i Sydishavet. Her ble det uttrykt frykt for norsk konkurranse med Mawsons ekspedisjon og fremsatt påstander om at *Norvegia* var ute på hemmelig oppdrag. ”Etter den norske okkupasjonen av Enderby Land vokste det frem en sterk antinorsk opinion i de to landene”, skriver Fure.⁷⁶ Mawson skal i et telegram ha påstått at norske skip ville forsøke å komme den australske ekspedisjonen i forkjøpet og at nordmennene hadde nektet å være med på et vitenskapelig samarbeide. *Daily News* i London kommenterte telegrammet på lederplass.⁷⁷ Utenriksråd August W. S. Esmark og Christensen ble bedt om å kommentere

⁷² Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 85.

⁷³ Vedlegg 7.

⁷⁴ Christensen: *Such is the Antarctic*, s. 172.

⁷⁵ Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 102.

⁷⁶ Fure: *Norsk utenrikspolitisk historie*, s. 142.

⁷⁷ I *Daily News* 10. oktober 1929 under tittelen “Norway wants the Antarctic!” står det bl. a: ”Sir Douglas Mawson makes in our columns to-day a concise and dignified comment on the Norwegian attempt to anticipate

artikkelen. Begge tilbakeviste anklagene. Christensen fortalte at han ikke hadde fått noen henvendelse fra britene om samarbeide. Hoel ble også bedt om å kommentere utspillet og svarte at Christensens ekspedisjoner hadde arbeidet i sydpolare farvann siden 1927, og at resultatene av disse ekspedisjonene var publisert i alle ledende geografiske tidsskrifter. Det samme gjaldt planene om den kommende ekspedisjonen. Mawson burde derfor hatt kjennskap til disse planene og initiativet til et samarbeid burde ha kommet fra ham.⁷⁸ I et intervjuet med *Daily News* sa Mawson at de norske hvalfangernes bruk av fly ble oppfattet som en direkte konkurranse med den britiske ekspedisjonen.⁷⁹ Det er interessant at bruken av fly her trekkes inn som et redskap for nasjonale interesser, noe som kan tyde på at det i hvert fall fra britisk side ble stilt visse forventninger til at den nye teknologien kunne medføre strategiske fordeler ved oppdagelse og dokumentering av nytt land.

Aagaard tok flere ganger til motmæle i norske og utenlandske medier mot de britiske beskyldningene. Han skriver blant annet at det var norske hvalfangere som betalte mesteparten av utgiftene til de britiske undersøkelsene. I boken *Fangst og forskning i Sydishavet* noterer han om *Discovery* at det var første gang en stor polarekspedisjon var finansiert direkte gjennom utbyttet fra en industri "[...] som skylder tidligere polarforskernes beslutninger sin tilblivelse".⁸⁰ I det neste kapitlet blir finansieringen av *Discovery* ekspedisjonen nevnt. Det meste av budsjettet var dekket gjennom midler fra The Discovery Committee. Disse midlene, som komiteen disponerte, kom fra lisenser og avgifter som hvalfangstselskapene måtte betale for fangst som var tatt innenfor den britiske territorialgrensen. En av konsekvensene av den antinorske stemningen som ble bygget opp i britiske medier var at hensynet til opinionen kunne brukes som begrunnelse for annekteringen av den australske sektoren i 1933.

Om kvelden den 14. januar møttes *Norvegia* på vei østover og *Discovery*, som hadde kurs mot vest. Mawson har en interessant observasjon av den norske skuta: "She approached us to pass on our port side – very deep in water – only about 2 ft. freeboard – had two large aeroplanes on board – one in well deck the other at stern lengthways with ship. We learnt afterwards that

the *Discovery* in the Antarctic. The story of how Amundsen deluded Scott into delaying his start in the belief that his rival was not intended to move for some time is one of the less pleasant stories of modern exploration. But this new Norwegian enterprise is inspired neither by a desire for glory nor by science. It is inspired by greed".

⁷⁸ Morgenbladet 1929, 11. oktober. I "Main Events in the History of Antarctic Exploration" side 71-72 gir Hans Bogen en detaljert beskrivelse av saken.

⁷⁹ Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 90.

⁸⁰ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind II, s. 700.

when she rolled the aeroplane wings dipped in sea – certainly she was very precariously loaded”.⁸¹ Riiser-Larsen gikk om bord i *Discovery* og ble tatt godt imot. Han ville diskutere angrepene som den norske ekspedisjonen hadde vært utsatt for i den britiske pressen. Han fortalte at planene om å undersøke området mellom Kemp Land og Coats Land hadde vært offentliggjort allerede i 1927. Mawson skal ha foreslått at den norske ekspedisjonen begrenset sin virksomhet til området vest for 40°. Det er blitt hevdet at *Norvegia* deretter fortsatte undersøkelsene vest for 40° etter avtale mellom Riiser-Larsen og Mawson, noe Aagaard har tilbakevist.⁸² Påstanden om en avtale mellom de to blir imidlertid videreført i nyere historieskriving. Susann Barr skriver: ”[...] it was a friendly meeting that ended in agreement on where the two expeditions should concentrate their efforts for the remainder of the season. The Norwegian expedition therefore mapped a new costal area that they named Dronning Maud Land[...]”.⁸³ I en encyklopedia utgitt i 2003, redigert av William James Mills, står det: “[...] the meeting was cordial and an agreement was reached that Riiser-Larsen would explore east of 45°E, though Mawson would have preferred 40°E”.⁸⁴ Hos Price, som siterer dagboken til Mawson, står det: “[...] we were hoping that the Norwegian Expedition would keep W. of 40° E. long. [...]”.⁸⁵ Riiser-Larsen har ikke nevnt noe om en avtale med Mawson i sine bøker. Det er mer sannsynlig at han fortsatte sine undersøkelser vestover fra 45°øst mot Coats Land etter ordre fra Christensen.

Norvegia fortsatte arbeidet mot vest. Den 15. og 16. januar oppdaget Riiser-Larsen en ny kyststrekning innerst i en islagt bukt, som ble døpt Isfjorden. Store fjellkjeder hevet seg langt innover land. Området fikk navnet Dronning Mauds Land. Senere ble det døpt om til Kronprins Olav Land. Mawson hevder ifølge Aagaard at han oppdaget det samme området noen timer før Riiser-Larsen.⁸⁶ Aagaard mener likevel det er påfallende at Mawson ikke med et eneste ord nevner noe om å ha oppdaget Dronning Mauds Land og Isfjorden i sine to første

⁸¹ Savours: *The Voyages of the Discovery*, s. 248. Forfatteren siterer Mawsons dagbok.

⁸² Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind III,2, s. 622. Aagaard hevder at Mawson i sin første rapport foreslo at Riiser-Larsen skulle innskrenke virksomheten til området vest for 40° øst på betingelse av at ”Discovery” holdt sig østenfor denne grensen. ”Som nevnt [...] hadde Riiser-Larsen allerede fire dager før møtet med Mawson mottatt telegram fra Norge med opfordring til å konsentrere seg på strekningen 45° o. l. og vestover til Coats Land”.

⁸³ Barr, Susan: “Norwegian use of the polar oceans as occupational arenas and exploration routes” i *Polar Record*. Februar 2001.

⁸⁴ Mills, William James (red.): *Exploring Polar Frontiers. A Historical Encyclopedia*. Bind 1 2003, s. 413.

⁸⁵ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 76.

⁸⁶ Vedlegg 7.

rapporter. Han har heller ikke avmerket dem på sine første kart.⁸⁷ Påstanden ble først fremsatt etter at Riiser-Larsen hadde offentliggjort sin rapport i *Geographical Review* i oktober 1930.⁸⁸

Det var ikke mange dagene før farvannet ville bli stengt for vinteren av is og det hastet med å få undersøkt kysten av Wedellhavet ved Coats Land. På turen langs kystkanten mot vest ble det jevnlig foretatt opplodding Den 18. februar så de isblink, noe som tydet på at de var nær land. Flyet ble gjort klart og de startet kartlegning og fotografering langs innlandsisen mot sydvest. Været var imidlertid ikke bra og de ble tvunget ned i 20 meters høyde for å komme under skydekket. Til slutt fløy de i tåke. Likevel fant de tilbake til skuta. *Norvegia* forstsatte lengre vestover hvor flygerne neste dag fikk kartlagt et landområdet mellom Coats Land og det landet de hadde sett dagen før. Hele området fikk navnet Kronprinsesse Märtha Land. Det var ekspedisjonens siste flyginger. Den 2. mars gikk Riiser-Larsen og Lützow-Holm om bord i kokeriet *Thorshammer* for å starte på hjemturen. Resultatet av flygingene den 7. og 22. desember og den 15. og 16. januar var at 685 km kystlinje mellom 43° øst og 55° øst var kartlagt. Det meste var nyoppdaget land. I vest ble det kartlagt 370 km ny kystlinje fra 8 1/2° vest frem til Coats Land.⁸⁹ Ekspedisjonen hadde vært underveis i tilsammen 114 dager og kartlagt en kyststrekning på 1055 km.⁹⁰ Det kan være verdt å merke seg at oppdagelsen og kartleggingen av Enderby Land og Dronning Maud Land tok 64 dager fra *Norvegia* forlot Bouvetøya med kurs sydover og til arbeidet begynte ved Coats Land. På bare fire av disse dagene var det flyvær.⁹¹

Den neste ekspedisjonen med *Norvegia* i 1930 – 1931 seilte først rundt kontinentet på en forskningsekspedisjon ledet av polarforskeren Gunnar Isachsen. I tillegg til omseilingen av Antarktis for å lete etter øyer, blant annet Dougherty Island som man tvilte på eksisterte, skulle ekspedisjonen undersøke hvalforekomstene. *Norvegia* brukte 102 dager på å gjennomføre omseilingen og en distanse på 21 300 km ble tilbakelagt. Den 9. februar 1931 møtte *Norvegia* tankskipet *Thorshavn* på 68° syd og 33° øst. Riiser-Larsen overtok som ekspedisjonsleder på *Norvegia*. Oppgaven hans på slutten av sesongen var å fortsette

⁸⁷ Vedlegg 6.

⁸⁸ Aagaard: *Meddelelser Nr. 69*, s. 120.

⁸⁹ Vedlegg 5 og 15.

⁹⁰ Riiser-Larsen: *Norsk Geografisk Tidsskrift* 4/1930. Han skriver: “*Norvegia* beseilet under oplodning ca. 7600 nautiske mil isfarvann, til dels ikke beseilet før. Et snitt oceanografiske stasjoner med vertikaltrekk blev tatt med størst mulig sydlig bredde mellem 53° Ost og 15° Vest. Foruten meteorologiske observasjoner og almindelige is- og hvalobservasjoner blev der gjort iakttagelser over pakkisens sesongmessige variasjoner under innflytelse av strøm og vind. Nye hvalfelt blev funnet”.

⁹¹ Christensen: *Such is the Antarctic*, s. 180.

flykartleggingen fra året før og finne nytt land syd for Gunnerusbanken på 68° syd og 30° øst. ”Min rapport om at det måtte være land ikke langt sønnenfor Gunnerusbanken ga ikke konsul Christensen ro [...] Oppgaven var denne gang begrenset til å finne dette land [...]”⁹² De to flyene fra forrige ekspedisjon skulle brukes også denne gangen.

Etter at fly og flyger var tatt om bord satt *Norvegia* kursen vestover. Den 16. februar fløy Riiser-Larsen en tur med Nils Larsen som observatør. De steg til 1000 meter og oppdaget isbarrieren med nytt land innenfor, som de satte kurs mot. De fløy til sammen 80 minutter på den første turen, mens Nils Larsen laget skisser av området. Neste morgen fløy de over det nyoppdagete landet. Riiser-Larsen slapp ned et norsk flagg sammen med et okkupasjonsdokument. ”Det er meget tvilsomt om denne handling har nogen juridisk betydning, men den ble foretatt for det tilfelles skyld at lignende okkupasjonsakter, som tidligere var blitt foretatt så vel av Wilkins som av Mawson, senere skulde bli internasjonalt godkjent.”⁹³ Riiser-Larsen telegraferte deretter til Christensen at han hadde oppdaget en 370 km lang kyststripe. Dette landet fikk senere navnet Prinsesse Ragnhild Land.⁹⁴

Nils Larsen skriver i sin dagbok: ”Motoren blev prøvekjørt av Riiser-Larsen og Engeland. Da denne var fundet i orden byttet jeg med Engeland idet han gikk om bord i ”Norvegia” og jeg om bord i F 18 for at være med paa min første flyvetur. Jeg har bestandig beundret Kaptein Riiser Larsen for hans dristige flyvninger baade i Arktic og Antarktisc saa det var jo en oplevelse bare at faa være med ham. [...] Da vi var kommet i luften var det som Riiser Larsen sa, at det var akkurat som og sitte i en bil paa en fin landevei. Da vi var kommet et stykke op i luften fik vi straks se en rundaktig kolle i misv S. W. som maatte være Innlandsis som laa over et lavland. Paa begge sider av denne kolle strakte der sig millevis av barriere.”

Den 17. februar var været også fint. Nils Larsen skriver: ”Straks vi var kommet i luften saa vi barrieren som hævet sig sydover. Kursen blev sat til misv syd ret mot land. Da vi var kommet indover islandet kastet Riiser Larsen ned det norske flag indeholdene okkupasjonspapirene – jeg fulgte det længe med øinene men det forsvant tilslut for mit blik.”⁹⁵

Den 21. og 23. februar var det flyvær igjen. To turer ble fløyet i 1100 og 1000 meters høyde med Nils Larsen som observatør. De så fjell på vestsiden av Dronning Mauds Land og

⁹² Riiser-Larsen: *Femti år for kongen*, s. 185.

⁹³ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind III 2, s. 679.

⁹⁴ Vedlegg 15.

⁹⁵ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Dagbok D/S ”Norvegia” av Nils Larsen.

registrerte antydning av en stor havbukt mellom Dronning Mauds Land og Prinsesse Ragnhild Land. Det var blitt sent i sesongen og isen var begynt å legge seg. Riiser-Larsen måtte derfor oppgi planen om å kartlegge Prinsesse Ragnhild Land. Flyene ble tatt om bord i *Thorshammer* og Riiser-Larsen returnerte til Durban med transportskipet *Truls*. Til sammen ble det fløyet 185 km. Ekspedisjonen ble avsluttet den 28. februar etter å ha vart i 19 dager.

Områdene ved Enderby Land i øst og Coats Land i vest, som ble oppdaget og kartlagt fra fly på de to *Norvegia* ekspedisjonene, er tegnet inn på vedlegg 15. Selv om skuta tilbakela nesten hele den strekningen som senere ble annektert av Norge, var det bare en liten del av området som ble oppdaget og kartlagt fra fly. På grunn av vær- og isforholdene var det heller ikke mye av kystlandet som ble sett fra *Norvegia*. Det er likevel grunn til å fremheve resultatene.

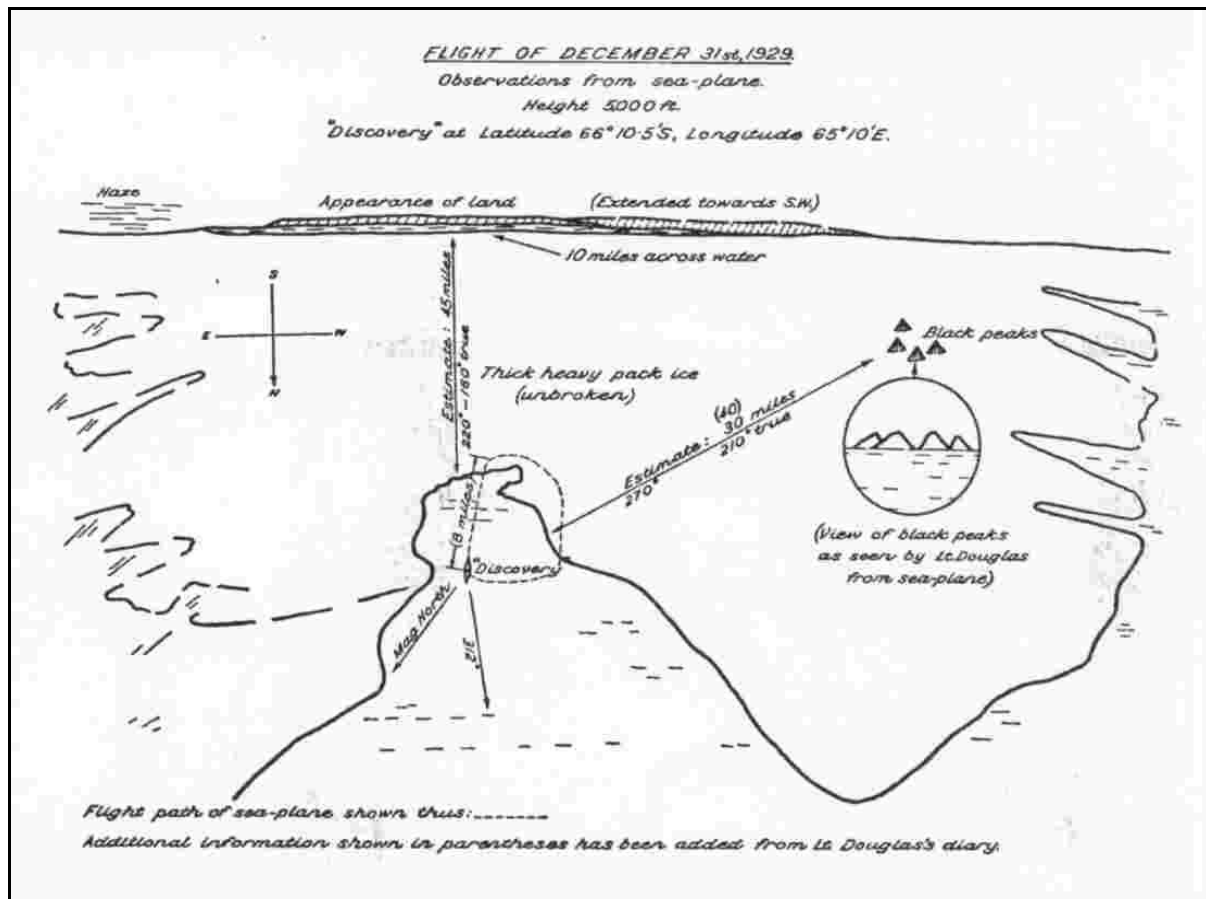
Oppdagelsene hadde stor symbolsk verdi. De var foretatt på begge sider av det som ble kaldt Bouvetsektoren, hvor det var rike hvalfelter. Norge annekterte Bouvetøya i 1928. Christensen og Riiser-Larsen hadde med disse oppdagelsene markert at atlantehavsområdet helt syd til kontinentet var norsk interesseområde. Odd-Bjørn Fure viser til at norsk utenrikspolitikk etter 1920 ble åpnet i en ekspansjonistisk retning for å kompensere for nasjonal splittelse.⁹⁶ Det var tilfredsstillende for nasjonale følelser at Norge markerte seg internasjonalt ved territoriale anneksjoner i Antarktis. Det var dessuten utført viktig forskning og opplodning av havbunnen underveis.

⁹⁶ Fure: *Mellomkrigstid 1929 – 1949. Norsk utenrikspolitiskhistorie. Bind 3.* s. 28.

Kapittel 4.

British Australian New Zealand Antarctic Expeditions (BANZARE) med *Discovery* 1929 – 1931

Den australske sektoren



Skisse tegnet av E. Douglas på flyturen den 31. desember 1929. Foto fra A. Grenfell Price "The Winning of Australian Antarctica".

Det meste av kystlinjen i Øst-Antarktis grenser mot Det indiske hav syd for Australia.⁹⁷ Selv om Australia tidligere på 1900-tallet hadde sendt forskningsekspedisjoner til den østligste delen av Antarktis, var store deler av kysten mellom Adélie Land og Enderby Land fortsatt ukjent på slutten av 1920-tallet.⁹⁸ Mange norske skip drev fangst i dette området på grunn av de rike hvalfeltene, noe som fremgår av vedlegg tre. Som tidligere nevnt hadde Storbritannia på Imperiekonferansen i 1926 markert sin interesse for territoriale besittelser her og *Discovery*

⁹⁷ Vedlegg 8.

⁹⁸ Vedlegg 4.

ekspedisjonenes forskningsarbeid kan sees i sammenheng med de politiske ambisjonene. I kappløpet for å sikre retten til nytt land mellom *Norvegia* og *Discovery* ekspedisjonene kom Enderby Land til å få en spesiell betydning på grunn av den strategiske beliggenheten for hvalfangsten. Det var også viktig at det fantes isfrie områder der. Interessekonflikten med nordmennene var en medvirkende årsak til at den første ekspedisjonen med *Discovery* ble sendt sydover. Dette kapitlet tar blant annet for seg flykartlegningen som ble foretatt av de to britiske ekspedisjonene. Det har vært reist tvil om flere av oppdagelsene som britene gjorde krav på. Det var skuffelse i Norge over at Riiser-Larsens okkupasjon av Enderby Land ikke ble tatt til følge. Den senere britiske annekteringen av området gjorde at de norske interessene ble konsentrert om kystområdene lenger vest. Ekspedisjonene med *Discovery* kan derfor være med på å forklare noe av bakgrunnen for annekteringen av Dronning Maud Land, hvor forholdet til Storbritannia var en viktig faktor.

Den første British Australian New Zealand Antarctic Resarch ekspedisjonen startet fra Cape Town den 19. oktober 1929. Oppdraget var å utforske og kartlegge sektoren på østsiden av det antarktiske kontinentet syd for Australia. Ekspedisjonen skulle starte undersøkelsene ved kysten av Queen Mary Land på 160° øst og derfra seile mot Enderby Land på 45° øst. I instruksene fra den australske statsministeren, S. M. Bruce, står det videre "[...] and at your discretion, if conditions are favourable, to 40° east".⁹⁹ Ekspedisjonen skulle utføre meteorologiske, oceanografiske, zoologiske og biologiske undersøkelser. Den viktigste oppgaven var å okkupere områdene for den britiske kronen.

Da *Discovery* seilte fra London den 1. august med kurs for Cape Town ble norske myndigheter underrettet om den forestående ekspedisjonen til Øst-Antarktis, som skulle operere i sektoren mellom Enderby Land og Rosshavet. Det ble ikke lagt skjul på at hensikten var å sørge for en "[...] formal establishment of a British title to this sector [...]".¹⁰⁰ Dette ble meddelt de norske myndighetene samtidig med at den britiske regjeringen beklaget og tok sterk avstand fra artiklene i den britiske pressen, som angrep norske hvalfangstekspedisjoner. Noten er datert 12. oktober 1929. De to ekspedisjonene var altså på vei til det samme området.

⁹⁹ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 22.

¹⁰⁰ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard. Korr. 23, UD 1(1095-1112). Konfidensiell note fra den britiske chargé d'affaires Alvarez Gascoigne til utenriksminister Oftedal.

Lederen av *Discovery* ekspedisjonen, Sir Douglas Mawson, var bekymret over informasjon han hadde fått om planleggingen av den tredje *Norvegia* ekspedisjonen (1929 – 1930). I et brev datert 20. juli 1928 til Sir David Rivett skriver han at nordmennene forberedte en ekspedisjon for å annektere Enderby Land og at de ville fortsette med utforskingen av Antarktis og ta kontroll over områdene de besøkte.¹⁰¹ Det var også bekymring i Australia over den økende amerikanske interessen for nasjonale besittelser i Antarktis. Den politiske bakgrunnen var imidlertid etablert langt tidligere, hevder historikeren G. E. Fogg: ”In 1919-20 the British government had decided for imperialist and strategic reasons to pursue a policy aimed at gradual acquisition of the whole Antarctic continent (Logan 1979; Beck, 1986). To this end a secret committee, consisting mainly of civil servants with representatives from Australia and New Zealand was set up. After 1930 it was known as the Polar Committee and it continued until the outbreak of the Second World War [...]”.¹⁰² Fogg hevder videre at det var Byrds første ekspedisjon til Antarktis i 1928, som førte til at den britiske regjeringen støttet BANZAR ekspedisjon til den australske sektoren i 1929; ”It carried out some excellent science but its primary incentive was political [...]”. Savour skriver at fra 1920 gikk den britiske regjeringen inn for en politikk som gradvis førte til en utvidelse av kontrollen over hele kontinentet. “[...] the policy would have to be descreetly and delicately managed to avoid international differences and counter claims”.¹⁰³

Motivet for å utruste BANZAR ekspedisjonen var også økonomisk.¹⁰⁴ En annen offisiell britisk organisasjon som sto bak ekspedisjonen var The Discovery Committee. Den var dannet i 1923. Formålet var å kartlegge de britiske områdene i Antarktis og drive utforsking av hvalforekomstene for å kontrollere og regulere utnyttelsen. Komiteens arbeid ble blant annet finansiert av inntektene fra lisensavgiftene som ble pålagt hvalfangsten.¹⁰⁵ Debatten i det australske parlamentet i forbindelse med annekteringen i 1933 viser at det var forventninger i Australia om rike inntekter fra denne skattlegging av hvalfangsten i Øst-Antarktis. Annekteringen og de norske reaksjonene vil bli behandlet i kapittel åtte.

¹⁰¹ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 14.

¹⁰² Fogg, G. E.: *A History of Antarctic Science*. Cambridge 1992, s. 161.

¹⁰³ Savour: *The Voyages of the Discovery*, s. 220.

¹⁰⁴ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 12. ”Important as was the desire to increase knowledge, it seems probable that the chief incentives were the advance of the whaling industry, with its new technological aids, and the territorial ambitions which stemmed from that advance”.

¹⁰⁵ Christie, E. W. Hunter: *The Antarctic Problem*. London 1951, s. 212.

Discovery var et tremastet seilskip på 485 tonn. Før ekspedisjonen seilte sydovert var skipet rigget om for å kunne tåle vindstyrken i de antarktiske farvannene. *Discovery* var utrustet med en kullfyrt hjelpemotor, men hadde liten kapasitet til å laste kull ombord. Dette var en svakhet, som Mawson forsøkte å løse ved å opprette et depot på øya Kerguelen. Kaptein ombord var John King Davis, som hadde erfaring fra mange tidligere ekspedisjoner i antarktiske farvann. Besetningen for øvrig besto av 25 offiserer og sjøfolk og en rekke forskere i tillegg til Mawson. Price skriver at det var til sammen 39 personer ombord. Flygere på ekspedisjonen var S. A. E. Campbell og E. Douglas fra det australske flyvåpenet. Ekspedisjonen var utrustet med et fly av typen De Havilland Gypsy Moth på flottører. Flyet ble plassert på dekket midtskips. Mawson var ikke selv flyger. Han var professor i geologi og mineralogi ved universitetet i Adelaide i Australia og var blitt berømt som polarforsker etter sine tidligere ekspedisjoner til Antarktis. Han deltok som forsker på Shackletons ekspedisjon med *Nimrod* i 1907 – 1909 og ledet den australske ekspedisjonen med *Aurora* i 1911 – 1914, som oppdaget og kartla store områder av King Georg V Land og Queen Mary Land.

Den 8. desember 1929 møtte *Discovery* ekspedisjonen pakkisen ved 78° øst. På grunn av isforholdene var det vanskelig å fortsette lengre mot syd. Den 15. kom de imidlertid ut i en klare og fortsatte videre mot sydvest. Flyet hadde vært lagret i en kasse på dekk under overfarten og arbeidet med å klargjøre det begynte. Vanskelige arbeidsforhold og dårlig vær gjorde at dette tok tid og *Discovery* fortsatte derfor vestover. Den 31. desember fløy Douglas og Campbell den første turen fra posisjon 66° syd og 64° øst. Fra 5000 meters høyde så de mot syd store områder med is. Mawson skriver at de oppdaget et isdekket landområde og "[...] away to the southwest were the projecting black tips of what were apparently several small islands".¹⁰⁶ Price skriver at flygerne på denne turen oppdaget "[...] a new section of the Antarctic continent [...]".¹⁰⁷ Området ble kalt Mac-Robertson Land og øyene Douglas Islands. I et sitat fra Mawsons dagbok skriver Price at flygerne så "[...] what may be land to south near horizon [...]". Det står videre at flygerne ikke fikk tillatelse av kaptein Davis til å fly nærmere mot land fordi skipet ikke kunne komme dem til unnsetning hvis de skulle havarere i isen. De sirklet derfor hele tiden over bukten hvor *Discovery* befant seg.

¹⁰⁶ Mawson, Douglas: "The Antarctic Cruise of the "Discovery" 1929-1930". Geographical Review, October 1930.

¹⁰⁷ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 57.

Det har vært tvil om flygerne kan ha sett land på den lange avstanden. Price skriver: "Moyes in his narrative log similarly voices the very natural doubts of Douglas and Campbell as to whether or not they saw land, but Mawson added a note in that log which runs: "Subsequently when they submitted written report having later become better acquainted with characteristics of Antarctic lands from the air, a more defined statement of what seen by them was available".¹⁰⁸ Savours skriver at Price ikke hadde tilgang til dagboken til Mackenzie, som var førstestyrmann om bord, da han skrev sin bok. Mackenzie hevder, ifølge Savours, at flygerne ikke kunne se fastlandet på grunn av dis. Kaptein Davis skal også ha uttalt at han var lei for at de ikke hadde fått noen klar indikasjon på at de hadde oppdaget land. I avtalen med Storbritannia, hvor Norge fraskrev seg alle rettigheter til store landområder i Antarktis, var ikke Mac Robertson Land og Princess Elizabeth Land mellom 86° og 60° øst nevnt.¹⁰⁹ Det var derfor viktig for den britiske ekspedisjonen å sikre seg oppdagerrettigheten til disse områdene.

Den 4. januar utforsket ekspedisjonen kystlinjen mellom 70° og 60° øst og Mac Robertson Land ble sett fra lang avstand. Neste dag observerte Campbell og Mawson det samme området fra fly. Området utvidet seg vestover mot Kemp Land. Mawson håpet å gå i land, men *Discovery* måtte etter noen dagers kamp mot pakkisen gi opp forsøkene. Han bestemte seg derfor til å fortsette så raskt som mulig vestover. Han hadde den 9. januar fått telegram fra det australske utenriksdepartementet om at Riiser-Larsen og *Norvegia* ekspedisjonen hadde okkupert Enderby Land. Den 13. januar gikk en gruppe fra *Discovery* i land på nordspissen av Enderby Land (Proclamation Island) på 53° øst. Her okkuperte Mawson alt land som lå innenfor sektoren mellom 73° og 47° øst. Dette skjedde tre uker etter at Riiser-Larsen og Lützow-Holm hadde tatt Enderby Land i besittelse for Norge.¹¹⁰ Kartskissen i vedlegg 15 viser hvilke landområder som ble kartlagt og annektert på den første *Discovery* ekspedisjonen i 1929 – 1930. Området lenger øst ble utforsket året etter.

Discovery satt kursen hjemover den 26. januar og ankom Adelaide den 1. april. Kontinentalsokkelen mellom 90° og 66° øst var definert og kystlinjen antydnet. Området mellom 66° og 44° øst var oppdaget og kartlagt. Savour beskriver kartlegningen av det

¹⁰⁸ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 58.

¹⁰⁹ Ibid: 24.

¹¹⁰ Aagaard: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Bind III, 2, s. 102.

antarktiske kontinentet mellom 73° og 45° øst, sammen med okkupasjonen av dette området og oppdagelsen av hvalforekomster, som de viktigste resultatene av ekspedisjonen.¹¹¹ Mawson rapporterte til parlamentet: "[...] it can now be definitely asserted that off the coast of Enderby Land there exists a very valuable whale fishery [...] It would appear that the Norwegian exploring vessel *Norvegia* located this whaling ground simultaneously with ourselves. From that fishery no doubt millions of pounds worth of products will be recovered during the next few years. That discovery alone is worth far more than all the cost of our exploring expedition".¹¹²

Den andre BANZAR ekspedisjonen med *Discovery* startet fra Hobart i Australia den 22. november 1930, også denne gangen med Mawson som leder. K. N. Mackenzie, som var førstestyrmann på ekspedisjonen året før, var kaptein. Fly og flygere fra året før var også med. Planen var at *Discovery* skulle starte undersøkelsene ved 110° øst og seile vestover langs kysten for å binde sammen områdene som var oppdaget tidligere. Undersøkelsene skulle konsentreres om kysten mellom Adélie Land og Queen Mary Land. Det britiske flagget skulle plantes på alle øyer og landområder som Mawson fant det hensiktsmessig.¹¹³

Den første landgangen ble foretatt den 5. januar ved Cape Denison på George V Land, hvor Mawson hadde overvintret i 1912 – 1913. Flere flyginger ble foretatt mellom den 15. januar og 11. februar i området fra 124° til 121° øst. Landet som ble sett fra avstand ble døpt Banzare Land. Den 11. februar gikk de i land ved Scullin Monolith (Kaptein Mikkelsens Fjell), heiste et flagg og foretok en okkupasjon. Den 18. februar på 61° øst var Mawson på nytt i land. Området hadde fått navnet Mac Robertson Land da det ble oppdaget på avstand fra *Discovery* året før. Dagen etter begynte hjemreisen og skipet ankom Hobart den 19. mars 1931. Ekspedisjonen hadde vært underveis i 117 dager. Mawson oppsummerte de geografiske resultatene: De hadde oppdaget 16 lengdegrader nytt kystland og kartlagt 13 grader av kysten de oppdaget året før. Han hevdet at det nå fantes tilstrekkelig informasjon til å bestemme kystlinjen mellom Cape Adare på 170° og Enderby Land på 45° øst.

Det britiske kravet på Enderby Land var blant annet legitimert med at landet fra 50° øst og vestover var oppdaget av John Biscoe i 1831. Mawson la frem et kart i stor målestokk hvor

¹¹¹ Savours: *The Voyages of the Discovery*, s. 259.

¹¹² Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 95.

¹¹³ Savours: *The Voyages of the Discovery*, s. 263.

Biscoe hadde antydnet land vest for Kapp Ann.¹¹⁴ Aagaard hevder at Biscoe bare hadde tegnet et verdenskart i liten målestokk og at kartet i stor målestokk, som kun omfattet området rundt Enderby Land, må ha vært tegnet av Mawson. Riiser-Larsen var på et møte i Royal Geographical Society i London 29. juni 1933, hvor Mawson var til stede. I et referat fra møtet viser han til en samtale hvor han ba om en forklaring på det australske kravet. Mawson innrømmet at nordmennene hadde oppdaget Enderby Land før ham i 1930 og at de hadde oppdagerprioritet til landet vest for 48° øst. For området mellom 50° og 48° øst mente han at det britiske kravet var berettiget fordi Biscoe hadde avmerket dette området på sitt kart. ”Biscoes kart blev skaffet tilveie og jeg oplyste at jeg i 1929 hadde tegnet ind på et kart Biscoes rute efter hans logbok, men at dette hadde været vanskelig på grund av mangelfulle oplysninger. Jeg hadde den gang fundet at han, som almindelig i den tid, uten anledning til korreksjon av kronometeret, hadde hat vestlig bestikfeil”.¹¹⁵ Mawson hevdet da at det ble Norges sak å bevise at Biscoes kart var feil. Aagaard henvendte seg i februar 1933 til forsvarsdepartementet med en henstilling om at det ble oppnevnt en norsk marineoffiser som kunne kontrollere Mawsons påstander i forbindelse med oppdagelsene på *Discovery* ekspedisjonene. UD henvendte seg til marinekaptein Hj. Fr. Gjertsen, som kunne bekrefte at Riiser-Larsens utregninger var riktige.¹¹⁶

På møtet i London fortalte Mawson om forhold på *Discovery* ekspedisjonen i 1929 – 1930 som kunne forklare uoverensstemmelsene mellom hans rapporter og karter. Det hadde vært et vanskelig forhold mellom Mawson og kaptein Davis, som skal ha fått nervøst sammenbrudd. Både Price og Savours forteller om de vanskelige samarbeidsforholdene ombord. Et av stridsspørsmålene var hvor stor kullbeholdning skipet måtte ha for hjemreisen. Mawson mente Davis var altfor forsiktig i sine beregninger. Price siterer fra dagboken hans: ”I have left the Antarctic coast with great regret – another week here would, with aeroplane, have completed mapping MacRobertson Land and added detail of Scott Mountains. I am sure we could have spared another 20 tons of coal for this – in fact if I was in full authority over the handling of vessel I would not leave these shores until down to 80 tons”.¹¹⁷

Den 26. mai 1933 ble annekteringen av ”The Australian Antarctic Territory Acceptance Bill” vedtatt av i det australske parlamentet. Det australske territoriet omfatter alle landområder,

¹¹⁴ Vedlegg 2.

¹¹⁵ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard, korrespondanse 23 UD 1 (1095-1112).

¹¹⁶ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard, korrespondanse 23 UD 1 (1095-1112).

¹¹⁷ Price: *The winning of Australian Antarctica*, s. 83.

untatt Adélie Land, mellom 160° og 45° øst. Noen av områdene var oppdaget av nordmenn. Annekteringen ble begrunnet med oppdagerrettigheter og behovet for å beskytte hvalbestanden. Skagestad skriver: ”Fra norsk side førte ikke dette til noe umiddelbart utenrikspolitisk initiativ, men man lot foreta en rekke sonderinger, undersøkelser og underhåndskontakter, både innenlands og utenlands.”¹¹⁸ Benjamin Vogt ved den norske legasjonen i London svarte at vi måtte gi den britiske regjeringen alle opplysningene vi hadde og be om at Norges suverenitet måtte anerkjennes over de områdene vi mente å ha berettiget krav på. Han kunne imidlertid ikke tilråde at det ble gjort noe fra norsk side som satte saken på spissen.¹¹⁹ På oppfordring fra utenriksråd Aug. Esmarch hevdet Riiser-Larsen blant annet at det fra norsk hold ikke måtte reises innvending mot den australske sektoren med den begrunnelse at store deler av kystlinjen var ukjent. ”Da vi formodentlig nu gjør krav på Atlanterhavssektoren hvor det samme er tilfelle, bør ingen sådan innvenning komme fra oss [...]”.¹²⁰ Norge godkjente ikke offisielt den australske grensen ved 45° før i 1939. Det skjedde i en note i forbindelse med annekteringen av Dronning Maud Land.

Ekspedisjonene med *Norvegia* og *Discovery* tidlig på 1930-tallet viser at det var mulig å legitimere oppdagelsen på bakgrunn av relativt svakt dokumenterte påstander. Fordi ingen av partene i de territoriale konfliktene kunne fremlegge annet enn håndtegnete skisser og enkelte fotografier var det forskningsresultatene som fungerte som bevismateriale. Landstigning var blant annet viktig for få tak i steinprøver og annet som kunne bevise oppdagelsen. Det kan se ut til at kravene til dokumentasjon ble skjerpet etter at fotogrammetrisk kartlegningsmetode ble tatt i bruk. Juridiske og politiske spørsmål i forbindelse med annektering av ukjent land blir diskutert i kapittel åtte.

¹¹⁸ Skagestad: *Norsk polarpolitikk*, s. 50.

¹¹⁹ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard, korrespondanse 23. UD 1 (1095-1112).

¹²⁰ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard, korrespondanse 23. UD 1 (1095-1112).

Kapittel 5.

Ekspedisjonen med *Thorshavn* 1933 – 1934

Et intermesso

“The name is a historic reality, and commemorates for all time the fulfilment of a task; it is a possession of a more enduring nature than any economical output”.

Fra boken “Such is the Antarctic” av Lars Christensen.

Ved en vektlegging av teknologi vil det være naturlig å definere *Thorshavn* ekspedisjonen 1933 – 1934 som den siste norske ekspedisjonen hvor tradisjonell kartlegningsmetode ble benyttet. For Christensen var oppdagelsen viktig, selv om kartlegningen av hvalforekomstene var en prioritert målsetning. Sitatet som innleder kapitlet viser imidlertid at retten til å sette navn på nye områder også var et motiv. Tidligere ekspedisjoner hadde vært drevet av hvalfangstens behov for landfaste støttepunkter og territoriale besittelser for å sikre retten til å fange i havet og ved iskanten. Denne ekspedisjonen kan sies å representere et intermesso i den perioden vi tar for oss fordi den for en stor del fant sted i et område som allerede var annektert av britene. Enkelte strekninger av kysten var ikke kartlagt, men de var inkludert i Den australske sektoren. Et annet spørsmålet er hvorfor fotogrammetrisk kartlegningsmetode var kjent men ikke ble brukt. Ekspedisjonen er tatt med i oppgaven som et utgangspunkt for en diskusjon om bruken av fly og fotogrammetrisk kartlegning.

Thorshavn ekspedisjonen 1933 – 1934 hadde fly om bord. Løytnant Alf Gunnestad var flyger og hadde med seg sitt sjøfly av typen Avro Avian. Flyet var ikke utrustet med radio og skulle derfor av sikkerhetsmessige grunner ikke foreta lengre turer. Oppgaven var å kartlegge land fra luften og observere hval- og isforhold. Flyinger ble foretatt mellom 10. og 15. januar over Lars Christensen Land og Mac Robertson Land hvor området ble kartlagt. På disse flyturene ble det klart at Douglas Islands, som var oppdaget av Mawson i 1929, sannsynligvis ikke eksisterte. Den 17. januar oppdaget Gunnestad, med Nils Larsen som observatør, et nytt

landområde mellom 90° og 80° øst, som fikk navnet Prinsesse Astrid Land.¹²¹ Senere ble det omdøpt til Kong Leopold og Dronning Astrid Land. Kartlegningen ble foretatt på den konvensjonelle måten, med skissering og observasjon av terrenget. Flygingen ble foretatt i en høyde av 1200 meter, i klart vær og god sikt. Landet de så lå mellom Keiser Wilhelm II Land i øst og Prinzesse Elisabeth Land (senere Ingrid Christensen Land) i vest. På en flytur den 10. februar mellom 142° og 134° øst så Gunnestad og Nils Larsen isbarrieren i en lengde av over 200 km. Flyet var i luften åtte ganger og fløy en total distanse på 1400 km.¹²² Den siste flyturen er ikke markert på kartskissen i vedlegg 15.

Lars Christensen ledet ekspedisjonen. Det viktigste formålet var å seile rundt kontinentet og foreta undersøkelser av hvalforekomstene fra Rosshavet til Syd-Shetland. Det var lagt spesiell vekt på havforskningen på denne ekspedisjonen. Grunnen til at den ble utrustet med fly kan ha vært at Christensen fortsatt regnet det som et nyttig hjelpemiddel til å observere isforhold og hvalforekomster. Oppdagelsen av ukjent land hadde neppe noen høy prioritet siden områdene i Øst-Antarktis alt var annektert av Storbritannia. Eller kan Christensen likevel ha hatt forventninger om norske besittelser? I vest var Peter Is øy på 90° annektert i 1931. Han hadde vist til at det fantes ukjent land mellom 90° og 110° vest i instruksene til Riiser-Larsen i 1929.¹²³ Han nevner imidlertid ikke noe om det i sin bok *Such is the Antarctic*, hvor han skriver om denne ekspedisjonen.

Et annet spørsmål som kan reises er hvorfor det ikke ble benyttet fotogrammetrisk kartlegning. Metoden var tatt i bruk av Norge på Øst-Grønland i 1932 og Lars Christensen må ha vært kjent med den siden han lånte ut et fly til fotoflygingene. Et mulig motiv kan ha vært å befeste og styrke bruken av de norske navnene i området. Familien Christensen var godt representert med blant annet Lars Christensen Land og Ingrid Christensens Land på norske kart over Det australske territoriet. Kartlegning av ukjente områder ga rett til å navngi stedet, og oppdagelsen av Prinsesse Astrid land var foretatt i australsk område. På denne tiden ble det i forskningsmiljøene, både på norsk og britisk side, diskutert muligheten av å holde en internasjonal polarkonferanse om Antarktis. Et av spørsmålene som skulle drøftes var navnetillegget. Ensartet nomenklatur på grunnlag av prioritetsrett ble sett som en del av de norske interessene i de områdene som var lagt inn under den australske sektoren. Kravene om

¹²¹ Vedlegg 15.

¹²² Bogen: "Main Events in the History of Antarctic Exploration", s. 84.

¹²³ Ibid: 21.

at norske interesser måtte bli bedre ivaretatt kom både fra norsk presse og opinion, og fra britiske forskere.¹²⁴

I en artikkel i Norsk Geografisk Tidsskrift fra 1938 tar Adolf Hoel for seg en strid som senere oppsto om oppdagelsen og navnsettingen i det som ble kalt Dronning Astrid Land.¹²⁵ Han plasserer det mellom 86° og 80° øst. Navnet ble forandret i mai 1934 da landet ble kalt opp etter det belgiske kongeparet som en anerkjennelse av belgisk innsats i polarforskningen. Den tyske forskeren Erich von Drygalski hevdet at han hadde sett det samme landet på sin ekspedisjon i 1901 – 1903 da han oppdaget og kartla kystkonturen av et større område, som ble døpt Keiser Wilhelm II Land. Drygalskis kartlegning var basert på observasjoner fra skip mellom 100 og 200 km fra kysten. Hoel skriver at han innrømmet at han ikke hadde sett landet, men at han hadde sluttet seg til kystlinjens omtrentlige beliggenhet. Gunnestad og Larsen er i ettertid blitt regnet som oppdagerne. Nordmennene var, ifølge Hoel, de første som virkelig hadde sett landet, og som derfor kunne gi sikker beskjed om kystlinjens forløp og landets beskaffenhet.¹²⁶ Dette kan sees som et eksempel på at kravet til dokumentasjon ble skjerpet i perioden mellom de to oppdagelsene.

I verket Norsk Polarhistorie hevder historikeren Urban Wråkberg at den tilsynelatende uegennyttige vitenskapelige polarforskningen var basert på en ikke uttalt, underliggende hensikt om å hevde suverenitet over et område. Kartleggerne skulle søke etter ukjente kyster for å fastslå grensen mellom land og hav. Det ga rett til å utnytte rikdommene og navngi stedet.¹²⁷ En måte å vise interesse for et territorium på var å utruste vitenskapelige ekspedisjoner som resulterte i en forbedring av kartene. Et annet sted skriver han: "This was particularly apparent when the maps introduced new geographical names in another language than that of the initial owner".¹²⁸ I et historisk perspektiv må geografiske oppdagelser betraktes som en sammensatt prosess hvor aktørene anvendte en rekke forskjellige argumenter for å fremme sine interesser, noe som inkluderte riktig observasjonsmetode og en anerkjent måte å presentere resultatene på. Det kan hevdes at den teknologiske utvikling var med på å øke kravene til dokumentasjon av den geografiske oppdagelsen. Kartet i vedlegg 7, som viser

¹²⁴ Aagaard: *Meddelelser nr. 60*, s. 142.

¹²⁵ Hoel, Adolf: "Kong Leopold og Dronning Astrid Land" i *Norsk Geografisk Tidsskrift*. B. VII. H.3. 1938.

¹²⁶ Hoel: "Kong Leopold og Dronning Astrid Land.

¹²⁷ Wråkberg, Urban: "Polarområdenes gåter" i Drivenes, Einar-Arne og Jølle, Harald Dag: *Norsk Polarhistorie* Bind 1. Oslo 2004, s. 31.

¹²⁸ Wråkberg, Urban: "The Politics of Naming. Contested Observations and the Shaping of Geographical Knowledge". Artikkel i red. Bravo, Michael og Sörlin, Sverker: *Narrating The Arctic: A Cultural History of Nordic Scientific Practices*. USA, 2002, s. 158.

Discoverys og *Norvegias* ruter, kan sammenholdes med det i vedlegg 10. Det første kartet er tegnet på den gamle måten. Ser man på området ved Mac Robertson Land på dette kartet og sammenligner med utsnittet av kartet fra *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937, får man et inntrykk av forskjellen mellom de to kartleggingsmetodene. Hensikten med denne komparasjonen er å støtte påstanden om at det fant sted en vesentlig endring i kartleggingen ved bruk av fotogrammetri.

Hvor viktig var bruk av fly og innføring av fotogrammetriske kartlegning? Var det snakk om en epokegjørende ny teknologi? I *Norsk Geografisk Tidsskrift* fra 1931 står det en artikkel av Einar Haffner som beskriver skiftet som fant sted i forbindelse med utforskningen av polarområdene. ”Roald Amundsens glimrende reise til sydpolen i 1911 danner avslutningen på en epoke. Den betegner høidepunktet av datidens teknikk i utrustning og utførelse. Det var den norske polarteknikk, utviklet av Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup og Roald Amundsen, bundet til hundesleder og norske ski, som her feiret sin triumf. Så kom verdenskrigen, og med den kolossale utviklingen som flyvemaskinen fikk da, blev en ny tid i polarforskningen innledet”.¹²⁹

Historikeren G. E. Fogg viser til en post-imperialistisk, vitenskapelig æra etter 1930. Han hevder at vitenskap og teknologi alltid har vært avhengige av hverandre, men at denne avhengigheten er absolutt i Antarktis. ”More than any other, Antarctic science is dependent on logistics [...] Expeditions to the Antarctic up to 1925 depended on techniques of transport, communication and survival, which had remained largely unchanged for 100 years”.¹³⁰ Utviklingen av mekanisert transport og kommunikasjon, som fly og radio, er argument for periodisering hos begge forfatterne. Den samme konklusjonen finnes hos den svenske polarforskeren Liljequist: ”Även inom polarforskningen inledde utvecklingen på det flygtekniska området en ny epok”.¹³¹ Forfatteren av boken om BANZAR ekspedisjonene, Price, viser til Mawsons periodisering: “[...] Mawson notes that the “Heroic Era” of Antarctic exploration ended with Shackleton’s death in south Georgia after the war, and that the “Mechanical Era”, characterized by technological innovations such as the aeroplane and tractor sledges began.”¹³² Året var 1922.

¹²⁹ Haffner, Einar: ”Geografisk kronikk”. *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Bind III, hefte 5/8. 1931.

¹³⁰ Fogg: *A History of Antarctic Science*, s. 130.

¹³¹ Liljequist, Gösta H.: ”Några drag ur Antarktis’ upptäckshistoria” i *Ymer* 1944.

¹³² Price, A. Grenfell: *The Winning of Australian Antarctica*, s. 11.

Skagestad har benyttet seg av en annen faseinndeling: 1. Den eksplorative fase, 2. Statlig aktivitet for sikring av nasjonale interesser og 3. Nasjonal omorientering til internasjonale verdier. De tre fasene er ikke skarpt avgrenset og utstrekningen kan ikke tidfestes eksakt. Han har brukt fasene som referanseramme for kvalitative forskjeller i en dynamisk prosess. Den eksplorative fase er "[...] et essensielt trekk ved de store oppdagelsers epoke, da de "hvite flekkene" på verdenskartet stykke for stykke skrumpet inn".¹³³ Skagestads inndeling er sett fra en politisk synsvinkel, men han nevner også teknologien i det han kaller "Spillet om Øst-Antarktis". Her skriver han om perioden på 1930-tallet at norsk forskning i Antarktis på denne tiden gikk over i en ny epoke. Grunnen var at *Norvegia* ekspedisjonen dette og de følgende år benyttet seg av fly.¹³⁴

Historikeren Susan Barr hevder at perioden mellom de to verdenskrigene markerte slutten på den heroiske æra i polarforskningen. Hun begrunner det med at Amundsens ekspedisjoner i 1925 og 1926 med luftskip og fly var de siste klassiske norske polarekspedisjonene. "Polar exploration and activities still continued, however. In the south Antarctic whaling had developed markedly with the seasons 1930-31 and 1937-38 being overwhelmingly successful. Hand in hand with the whaling apparatus followed geographical and scientific exploration from several countries".¹³⁵ Barr vektlegger her økonomi og hvalfangst. Den tekniske utviklingen var betydningsfull også innenfor hvalfangstnæringen. Starten av den pelagiske fangstmetoden etter 1925 er et eksempel på det, men dette aspektet blir ikke fremhevet. At det hun kaller "klassiske ekspedisjoner" også brukte fly viser at hun ikke legger vekt på teknologi som endringsfaktor.

Var fotogrammetrisk kartlegging og bruk av fly epokegjørende? Definisjonen av ordet "epoke" innebærer at det finner sted en betydningsfull endring, et tidsskille. Definisjonen er avhengig av hvilke prinsipper som ligger til grunn for inndelingen. I denne oppgaven er ordet brukt i forbindelse med teknisk utvikling. Det kan hevdes at det fant sted en vesentlig forbedring av kartenes kvalitet.¹³⁶ Det kan videre hevdes at teknologien førte til en kvantitativ forbedring av resultatene. Ekspedisjonene på slutten av 1930-tallet kartla større områder på kortere tid.¹³⁷ Eksemplene i denne oppgaven er imidlertid basert på et altfor lite utvalg til at

¹³³ Skagestad: *Norsk polarpolitikk*, s. 13.

¹³⁴ Skagestad: *Norsk polarpolitikk*, s. 48.

¹³⁵ Barr: *Norway – a consistent Polar Nation?*, s. 25.

¹³⁶ Vedlegg 9 og 10.

¹³⁷ Vedlegg 15.

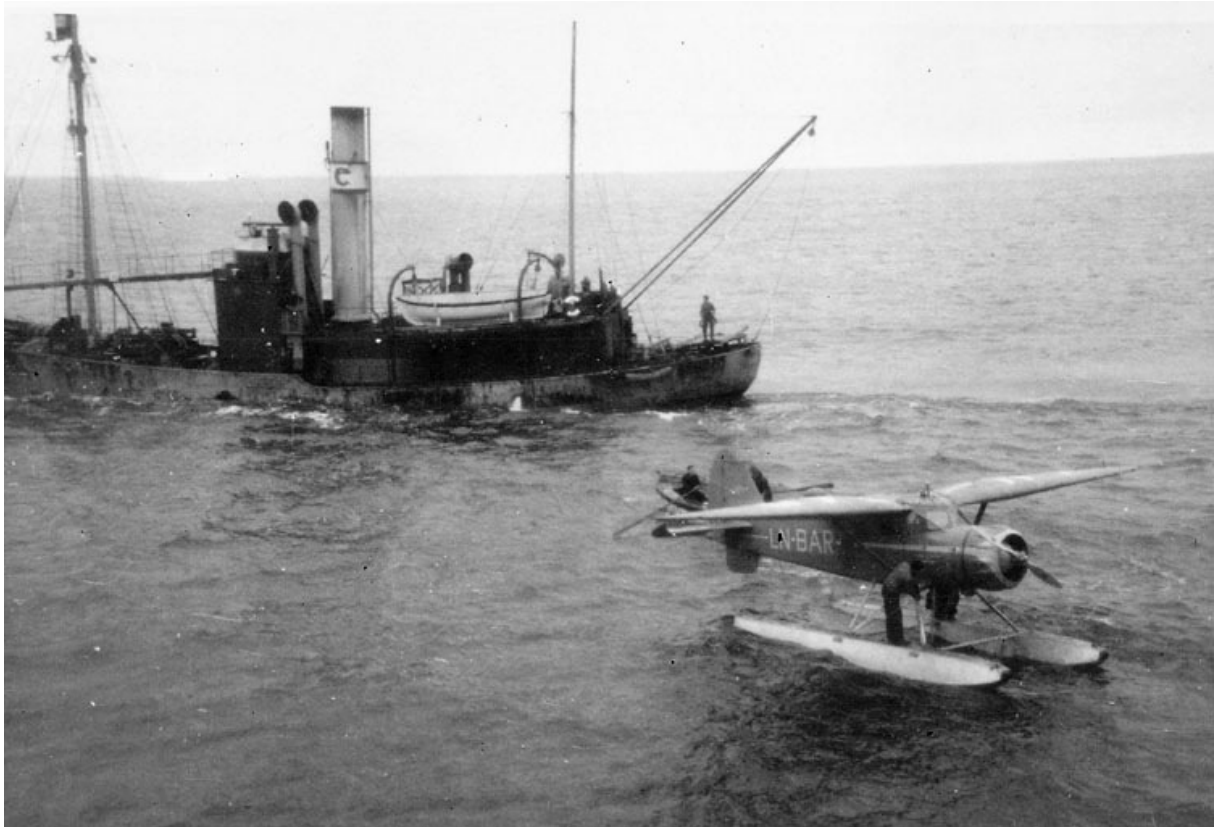
påstanden kan sies å være vitenskapelig holdbar. Det har imidlertid ikke vært noen målsetning å foreta en empirisk analyse, men å prøve å finne ut om en funksjonell vurdering basert på tolkning av uttalelser fra fagpersoner og brukere, kan støtte påstanden om at det var skjedd en vesentlig forbedring av kartene.

Thorshavn ekspedisjonen i 1933 – 1934 arbeidet bare delvis i det området som oppgaven tar for seg. Den viktigste oppgaven var å drive forskning som støtte for hvalfangstnæringen. Det virker ikke som kartlegning fra fly var noen prioritert del av arbeidet. Den er tatt med i oppgaven for å markere avslutningen på den tidlige fasen i tidsperioden vi tar for oss. Denne fasen er karakterisert av at ukjente områder av relativt liten utstrekning ble kartlagt fra luften på tradisjonell måte. Ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1936 – 1937 kan sies å innlede noe nytt både fordi kartlegning var hovedoppgaven og fordi det ble benyttet fotogrammetrisk metode.

Kapittel 6.

Ekspedisjonen med *Thorshavn* 1936 – 1937

Den store kartlegningsoppgaven



Fotoflyet overføres mellom "Thorshavn" og hvalbåten "Fireren". Foto: Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Møtet i UD skulle gi svar på to spørsmål fra Koht; var det et praktisk behov for å annektere Dronning Maud Land, og var det et tilstrekkelig rettsgrunnlag? I stortingsmeldingen gir han selv svarene. Den norske hvalfangsten måtte sikres retten til å drive fangst i området.

Rettsgrunnlaget var det geografiske forskningsarbeidet som nordmennene hadde utført.¹³⁸

Dette arbeidet omfattet både *Norvegia* og *Thorshavn* ekspedisjonenes resultater. Det viser at

¹³⁸ Vedlegg 1.

de tjente et politisk formål. Fra regjeringens side synes det klart at økonomiske og politiske motiver lå bak beslutningen om å annektere.

Bruk av kart for å etablere makt er benyttet av stater langt tilbake i historien. Markeringen av et område ved hjelp av kart symboliserer at det er blitt et nasjonalt territorium. På den måten kan kartografi benyttes for å uttrykke nasjonal identitet. Kartene i vedleggene åtte og fjorten viser dette ved å bruke flagg som symbol. Motivet er ikke nevnt i stortingsmeldingen og det er heller ikke nevnt i referatet fra møtet i UD. Spørsmålet er om nasjonalisme er implisitt til stede som handlingsmotiv i de begivenhetene som oppgaven tar for seg.

Den siste ekspedisjonen til Antarktis for Lars Christensens regning hadde fly og moderne kartlegningsutstyr om bord. Han skriver: ”Men det manglet noe: De nyopdagede strekninger var ikke fyldestgjørende kartlagt, og så lenge det ikke var gjort, syntes jeg ikke jeg hadde fullført den oppgave jeg hadde påtatt mig [...] Det var en lokkende oppgave i enhver henseende: Med moderne hjelpemidler og moderne metoder å forbedre kartene [...].”¹³⁹ I et brev til utenriksdepartementet den 20. oktober 1936 skriver han at ekspedisjonens hovedoppgave vil være kartlegning av ukjente strekninger mellom 100° og 10° grader øst. En del av disse ukjente strekninger ligger innenfor grensene til den australske sektoren.¹⁴⁰ Christensen har nevnt to årsaker til at han ville kartlegge dette området. For det første var det strid mellom norske og australske oppdagere både om prioriteten for oppdagelsen, om navnene og om selve kystlinjens forløp. Det var også uenighet om topografiske detaljer på land. Disse spørsmålene førte til diskusjoner i vitenskaplige og geografiske tidsskrifter. Det ville derfor være av stor interesse for norsk geografisk forskning å få ”disse svevende spørsmål” endelig avklart.¹⁴¹ Den andre årsaken til at han ville undersøke kystlinjen i den australske sektoren var at skipet uansett skulle passere disse områdene for å levere drivstoff til kokeriene og hente produksjonen av hvalolje. Hovedarbeidet ville imidlertid bli i området mellom 45° øst og 20° vest ”[...] hvortil de viktigste norske interesser er knyttet, et landområde som jeg forstår det har vært påtenkt å inndra under norsk statsoverhøyhet”. Christensen kommer inn på den utenrikspolitiske betydningen han tillegger denne ekspedisjonen. ”Den slags arbeide regnes alltid for en styrkelse av de næringsinteresser som en stat har i de områder hvor arbeidet

¹³⁹ Christensen, Lars: *Min siste ekspedisjon til Antarktis 1936 – 1937*. Oslo 1938, s. 5.

¹⁴⁰ Vedlegg 13.

¹⁴¹ Riksarkivet, UD. Boks 9179. 50 P/1, bind III.

foregår. Hvis den norske regjering omgås med planer om en okkupasjon av et større eller mindre område vestenfor den australske sektor, vil vårt arbeide få enda større betydning”.¹⁴²

Christensen skriver at han ikke hadde fullført den oppgaven han hadde påtatt seg. Hvilken oppgave var det? Forskningsekspedisjonene hans hadde oppdaget og kartlagt store deler av kystlinjen mellom 142° øst og 13° vest. Fangstflåten hadde også oppdaget ukjente kyststrekninger og foretatt opplodning av havbunnen. Mange banker var funnet og navnsatt. Dette var viktig for sjøkartlegningen, og viktig for hvalfangsten. Han kunne slå seg til ro med det han hadde utrettet. Han hadde ansvaret for at det var mange norske navn på kartene over Antarktis. Men ennå var det ingen sammenhengende forbindelse mellom disse områdene.¹⁴³ Det kan innvendes at da Storbritannia annekterte den australske sektoren i 1933 var bare en del av området oppdaget og kartlagt av britene. På den annen side kunne de sette makt bak sitt krav. I det politiske spillet om Øst-Antarktis måtte Norge rette seg etter Storbritannias ønsker. Det er sannsynlig at Christensens oppgave, som han hadde gitt seg selv, var etableringen av norsk kontroll over kystlinjen mot Atlanterhavet. Økonomiske hensyn må ha vært den primære målsetningen. Det utelukker ikke at nasjonalistiske og andre motiver også var involvert.

Som tidligere nevnt kunne forskningsekspedisjonenes arbeid erstatte effektiv okkupasjon i polarområdene.¹⁴⁴ Fotogrammetrisk kartlegning var et nytt og effektivt redskap til å bekrefte og legitimere territoriale krav. Den viktigste oppgaven for *Thorshavn* ekspedisjonen i 1936 – 1937 var derfor å kartlegge det området som Norge ønsket å annektere.

I en utredning datert 20. oktober 1936 gir kaptein H. E. Hansen ved Norges geografiske oppmåling en beskrivelse av hvilke områder det ville være av størst interesse å få kartlagt: 1. Shackletonbarrieren, hvor mye av fangsten foregikk og hvor den nordlige delen så ut til å ha et annet forløp enn kartene viste. 2. Området mellom Kong Leopold og Dronning Astrid Land, hvor det var et mindre landområde som var ukjent. 3. Strekningen fra Ingrid Christensen Land til Lars Christensen Land, hvor *Discovery* ekspedisjonenes kartlegning måtte være ukorrekt fordi Mawson hevdet å ha oppdaget disse landområdene under flyging langt tilhavs. 4. Kartlegning av det ukjente området mellom Dronning Mauds Land og

¹⁴² Riksarkivet, UD. Boks 9179. 50 P/1, bind III.

¹⁴³ Vedlegg 15.

¹⁴⁴ Ibid: 15.

Prinsesse Ragnhild Land (det senere Prins Harald Land). 5. Kartlegning av den vestlige delen av prinsesse Ragnhild Land og den østlige del av Kronprinsesse Märtha Land mellom 20° øst og 10° vest. Her var det tvil om kystlinjens forløp og Hansen mente dette området "[...] bør ansees som ukjent – kyststrekningen mellem 11° og 13 ½ ° Øst kanskje undtatt". Det området ekspedisjonen skulle kartlegge faller sammen med den kystlinjen hvor en stor del av fangsten i ettersesongen foregikk og hvor fartøyene ofte kom meget nær land.¹⁴⁵ Området var sparsomt opploddet og det ville derfor være av stor interesse med stadige loddsudd. Hansen avslutter utredningen med "Hvor der heri er brukt uttrykket "kartlegning" er der bare tenkt på rask kroking utført fra ekspedisjonsskib eller fly. Annen kartlegning har ikke funnet sted i disse egne".¹⁴⁶ Eksempler på skisser (krokier), som dannet utgangspunkt for kartkonstruksjonen, er presentert i vedlegg 6 og på side 31. Fotografier og posisjonsbestemmelser fra skip var også tilgjengelig, mens det var få landfaste observasjoner.

Kartlegningsoppgaven ble gitt til Widerøe's Flyveselskap A/S, som ble startet i 1934 av brødrene Viggo og Arild Widerøe, Halvor Bjørneby, Leiv Brun og Helge Skappel. Selskapet startet med fotogrammetrisk kartlegning i 1935 og spesialiserte seg på konstruksjon av kart i stor og middels målestokk. Lederen av selskapet, løytnant Viggo Widerøe, var engasjert som flyger på denne ekspedisjonen. Løytnant Nils Romnæs var fotograf og radio-operatør, og flymekanikere var Tom Fidjeland og Hans Strandrud. Fototeknikeren Erik Simensen var med for å fremkalle og kontrollere det fotografiske materialet. Ekspedisjonen leiet selskapets nye Stinson Reliant sjøfly, 1936-modell, som hadde en motor på 350 HK motor. Flyet hadde flaps og stillbar propeller som gjorde at det kunne ta av og lande på korte baner. Det var et moderne femseters kabinfly, utstyrt med både radiokompass og kort- og langbølget radio for toveis kommunikasjon. Kameraet som ble benyttet hadde vært brukt til kartlegningen av Svaldbard sommeren 1936. Tankskipet *M/S Thorshavn* på 11 000 tonn ble benyttet som ekspedisjonsskip mens hvalbåten *Fireren* var base for flygingene på den østligste delen av ekspedisjonens arbeidsfelt. Kapteiner på de to båtene var Klarius Mikkelsen og Nils Larsen. Lars Christensen, som ledet ekspedisjonen, hadde med sin kone Ingrid, deres yngste datter Fie og to andre gjester på turen.

Thorshavn startet fra Cape Town den 28. desember 1936. Etter en kort stopp ved Kerguelen møtte de kokeriet *Ole Wegger* ved 62° syd og 88° øst. Her ble flyet overført til hvalbåten

¹⁴⁵ Vedlegg 3.

¹⁴⁶ Riksarkivet, UD. Boks 9179. 50 P/1, bind III.

Fireren for å starte kartlegningen i bukten mellom Vestbarrieren og Shackletonbarrieren ved 90° øst. Derfra skulle de fly lenger østover for å kartlegge ukjent land. Været var imidlertid dårlig og etter to prøveturer den 16. og 18. januar ved 88° øst ble kursen satt vestover. Den 24. januar fikk de fint vær og kartla hele Vestbarrieren, en strekning på til sammen 400 km. Området hører til Kong Leopold og Dronning Astrid Land mellom 88° og 81° øst. To dager senere fikk de flyvær igjen. *Fireren* og *Thorshavn* møttes i Thorshavnbukten, som viste seg å være en ideell flygehavn, omkranset av barrierekanter og strandete isfjell. Den dagen ble kysten av Ingrid Christensen Land kartlagt mellom Vestbarrieren og Gustav Bull fjellene. I alt ble det fløyet fire turer mellom 81° og 78° øst.¹⁴⁷ Samlet flytid var 8 timer og 25 minutter. ”Slik kan det arbeides når man en sjelden gang har godvær her nede”, skriver Widerøe.¹⁴⁸ I alt ble det på en dag fløyet 1700 km og en kyststrekning på 430 km ble fotografert. Den 28. januar ble strekningen mot øst ferdig kartlagt under to flyginger fra basen i Thorshavnbukta. På den andre turen ble også Lars Christensen Land vestover forbi Bjerkøodden kartlagt. Natten mellom 29. og 30. januar gikk følget i land og nedla et depot ved Klarius Mikkelsen Fjell (Scullin Monolith).¹⁴⁹

Den 31. januar startet flyet for å kartlegge ved Kemp Land, en flytur som kunne endt med katastrofe. Ved en misforståelse hadde mekanikeren fylt for lite bensin. Etter å ha fløyet 450 km øst over innlandet startet fotograferingen. Det hadde gått omtrent fire timer da flygeren oppdaget at det nesten ikke var bensin igjen på tankene. Kameraet ble koplet fra og kursen satt rett mot hvalbåten, hvor folkene om bord ble forberedt på at de kanskje måtte foreta en nødlanding. ”Det bærer ut over pakkisen. Flakene er på størrelse som hus, det er ingen mulighet for landing lenger. Endelig – langt, langt forut skimter vi røyksignalet, som vi har bedt Mikkelsen legge ut. Men nå er ikke bensinen synlig i måleglassene.”¹⁵⁰ Mens de var i luften var isforholdene blitt forverret og *Fireren* stanget rundt for å holde klaren åpen. Landingsplassen var ikke større enn to båtlengder da de kom inn for landing. Flygeren klarte å få flyet ned og på et øyeblikk var det heist om bord. Før de hadde rukket å få av seg flyklærne var det is rundt på alle kanter.

¹⁴⁷ I Christensens foredrag, ”Min siste ekspedisjon til Antarktis 1936 – 1937”, som ble utgitt på Tanum i 1938, er datoen for disse flyingene i uoverensstemmelse med flygerens loggbok, rapport og dagbok. Det er grunn til å tro at flyingene fant sted den 26. januar, og ikke 27. som Christensen skriver.

¹⁴⁸ Widerøe: *Pionertid*, s. 121.

¹⁴⁹ Vedlegg 15.

¹⁵⁰ Widerøe: *Pionertid*, s. 125.

Den 1. februar ble flyet og besetningen tatt om bord i *Thorshavn*. Før fartøyskiftet ble imidlertid en siste flytur på 1400 km foretatt og 400 km av kysten fra 59° øst til Proclamation Island fotografert. Hele kyststrekningen fra Vestbarrieren til Enderby Land var dermed kartlagt og første del av oppdraget fullført. All flyging hadde foregått i den australske sektoren.

Ekspedisjonen hadde håpet å få kartlagt Enderby Land vestover fra 45°, men forholdene var for dårlige. Tunge dønninger gjorde det umulig å starte på havet. Den 4. februar ble det likevel gjort et forsøk. Siden vinden var på langs av dønningene kom de i luften og fløy to turer. Neste dag ble nytt land oppdaget og kartlagt mellom 40° og 34° øst. Det fikk senere navnet Prins Harald Land. Det ble utført enda to flyturer med start i dønning og høy sjø på åpent hav. Den siste var fra 25° øst og gikk vestover langs barrieren. Over alt var det bare is å se og kursen ble derfor lagt sydlig innover plataet. Et mektig panorama åpnet seg: ”Forut stiger et fjell-landskap av innlandsisen, topp i topp ligger det så langt øyet kan se. Et fjell-land som ingen har sett tidligere, et Rondane langt inne på Antarktis’ hvite flate. I aftensolens svinnende lys flyr vi langs fjellene og lar kameraet arbeide [...]”.¹⁵¹ Fjellkjeden, med topper på mer enn 3000 meter, fikk navnet Sør-Rondane. Ekspedisjonen måtte avsluttes den 7. februar fordi Thorshavn skulle levere lasten av hvalolje. Fra posisjon 69° syd og 20° øst ble kursen satt mot Cape Town.¹⁵² Widerøe skriver i sin dagbok: ”Interessante flyvninger, slit og hygge langs kysten av det antarktiske kontinent var avsluttet --- for denne gang?? Vell, ingen vet, men det er endnu meget arbeide ugjort her nede”.¹⁵³

I Christensens dagbok står det: ”Lykken har været med os, saa vi har faat utrettet utrolig meget. Kartene vil jo bli helt forandrede. – samspillet mellem Hvalfangerne, ”Fireren” – ”Thorshavn” Flyet har virket slik, som jeg hadde haabet. – Flyet hadde litet kunnet gjøre uten dette store Apparat bak baade Klarius Mikkelsen og Nils Larsen’s Erfaringer og store Interesse for dette Arbeidet er kommet til uvurderlig Hjælp. – Selve Flyvningen er blit utført paa en mesterlig Maate”.¹⁵⁴ En kyststrekning på mellom 8000 og 10 000 km ble overfløyet. 2000 km av kysten og landet innenfor i en bredde av 40-50 km ble kartlagt. Et atlas med 12 kartblad ble senere konstruert av marinekaptein Hansen og utgitt med støtte av Fondet for

¹⁵¹ Widerøe: *Pionertid*, s. 128.

¹⁵² Vedlegg 13 og 15.

¹⁵³ Privat arkiv: Widerøe

¹⁵⁴ Hvalfangstmuseet i Sandefjord AR.S 8108.

hvalfangst.¹⁵⁵ Ekspedisjonen oppdaget også nytt land, som ble døpt Prins Harald Land. Hele området mellom 82° øst og 10° øst var blitt overfløyet.

Hele kystlinjen fra 45° øst til Coats Land var ikke ferdig utforsket. Det er mye som tyder på at presset på myndighetene for å annektere dette området økte etter *Thorshavn* ekspedisjonens hjemkomst. I et brev til utenriksdepartementet 10. januar 1938 skriver Smedal at en russisk ekspedisjon til Antarktis hadde vært omtalt i norske aviser. ”Bak de offentliggjorte meddelelser skjuler sig efter all sannsynlighet russiske okkupasjonsplaner. Man må i hvert fall regne med at så er tilfelle. Under disse forhold må det være riktig snarest mulig å bringe under norsk statshøiher de områder av det antarktiske kontinentets kyst som er opdaget av nordmenn, og som ennå er ingenmannsland”.¹⁵⁶ Koht sendte den 15. januar en avskrift av Smedals brev til den norske legasjonen i London. Han skriver i den anledning at han er forbauset over de russiske planene om en ekspedisjon til Antarktis, men hvis den britiske regjeringen skulle ha mistanke i samme retning ville den sikkert heller la Norge ta landet enn å slippe til Russland.¹⁵⁷ Rian viser i sin hovedoppgave til denne saken, som han setter i forbindelse med spørsmålet om britenes holdning til en eventuell norsk annektering. Det viste seg senere at nyheten om den sovjetiske ekspedisjonen var basert på løse rykter. Den britiske holdningen var imidlertid uendret og Norge var fortsatt ønsket som nabo i Øst-Antarktis.¹⁵⁸

Samtidig var det uro i norske polarmiljøer og politiske kretser over amerikanernes økende aktivitet og interesse for det antarktiske kontinentet. Avisen *The New York Sun* skriver i en artikkel den 13. februar 1937 at oppdagelsen av Prins Harald Land dekker et gap i kystlinjen. ”Little by little these gaps are being filled in as the years pass, by American, British and Scandinavian explorers. Comparatively short segments are now left before the circumference of the continent will be completely charted and annexed by the three nations, the United States, Great Britain and Norway”.¹⁵⁹ De amerikanske ekspedisjonene ledet av Byrd og Ellsworth 1933 – 1935 hadde okkupert landområder i Antarktis for USA uten at kravene var blitt stadfestet på offisielt hold.

¹⁵⁵ Hansen, H. E.: *Atlas over dele av det antarktiske kystland*. Oslo 1946.

¹⁵⁶ Riksarkivet, UD. Boks 9179. 50 P/1, bind III.

¹⁵⁷ Riksarkivet, UD. Boks 9179. 50 P/1, bind III.

¹⁵⁸ Rian: ”Norsk ekspansjonspolitik i Arktis og Antarktis i mellomkrigstiden”, s. 148.

¹⁵⁹ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. A/S Thor Dahl, pakkesaker 9. AR.S. 8108.

Avisen Tidens Tegn trykket den 19. mai 1938 en artikkel skrevet av Ellsworth. Her hevdet han at han planla å kartlegge et stort landområde fra fly i Enderbykvadranten og at dette var et land ingen tidligere hadde sett. Han skriver at siden Australia allerede hadde gjort krav på suvereniteten over denne del av Antarktis var det ikke mulig for ham å annektere noe land der på De forente staters vegne. ”På min ferd for to år siden annekterte jeg imidlertid 300.000 ”kvatdratmiles” land for U.S.A.”.¹⁶⁰ I Aftenposten den 24. desember 1938 skriver avisen om denne ekspedisjonen. ”Lincoln Ellsworth kan når som helst nå strøkene utenfor Enderby Land og foreta flyvninger over landet, kaste ned det amerikanske flagget og ta landet i besiddelse for Amerika rett for nesen på oss. Det er sikkert i ellefte time å foreta sig noget med eiendomsretten over de områder vi mener er våre i kraft av vår innsats når det gjelder opdagelse og okkupasjon”. Widerøe hevdet på møtet i UD i januar 1939 at den amerikanske ekspedisjonen var interessert i Bouvet-sektoren og fjellstrekningene innenfor Prinsesse Ragnhild Land. Den amerikanske regjeringen stadfestet, som nevnt, ikke annekteringene som ble foretatt av ekspedisjonene i Antarktis.

I en kommentar til atlasen med de tolv kartene, som ble utgitt i 1946 etter *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937, skriver H. E. Hansen at konstruksjonen er basert på kun én astronomisk stedsbestemmelse på land. Den ble utført av Mawson ved Scullin Monolith (Klarius Mikkelsens fjell) på 68° øst. Ut over det er gradnettet påført etter posisjonsbestemmelser fra skip tatt under Christensens ekspedisjoner.¹⁶¹ Det ble derfor foretatt bildetriangulering fra luften.¹⁶² Fjelltopper, øyer og andre fremtredende trekk i landskapet ble fotografert fra flere kanter. Den største delen av kystlinjen i Dronning Maud Land er ikke synlig fordi isbreene går helt ut i havet. Selv om dette området er fotografert fra luften har det ikke vært mulig å konstruere kart over hele området. Til sammen 350 000 kvadratkilometer land ble fotografert. Resultatet var “[...] an immense amount of information which is being gradually plotted by the arrangement with the Norges Geografiske Opmåling”.¹⁶³

Kartene fra denne ekspedisjonen ble ikke utgitt før i 1946 på grunn av krigen og den tyske okkupasjonen. Det kan ha ført til at de kom i skyggen av kart fra *Schwabenland* ekspedisjonen og den amerikanske *Operation Highjump* i 1947, selv om de var utarbeidet

¹⁶⁰ Enderbykvadranten er betegnelsen på en sektor mellom 90° øst og nullmeridianen.

¹⁶¹ Hansen: *Atlas over dele av det antarktiske kystland*.

¹⁶² Vedlegg 12.

¹⁶³ Christensen, Lars: ”The Course of Antarctic Exploration between Longitudes 20° W. And 110° E.” i *The Geographical Journal*. Sept. 1939.

etter samme tekniske standard. Det var bekymring hos flere av aktørene i Norge over at produksjonen ville ta for lang tid. En av årsakene var Ellsworths planer om å fotografere noen av de samme områdene på sin ekspedisjon i 1938. Hoel henvendte seg til Christensen i et brev datert 25. mai 1938 og anbefalte ham å få noe av materialet utarbeidet hos professor Lacmann ved Technische Hochschule i Berlin, hvor de norske kartene fra Grønland var konstruert.¹⁶⁴ Christensen fulgte opp denne henvendelsen i et brev til H. E. Hansen den 1. juni 1938. ”Som De vil se herav vil Ellsworth’s arbeidsfelt bli netop det område hvor mine ekspedisjoner vesentlig har arbeidet, og da særlig min siste ekspedisjon. Det er derfor å frykte for at Ellsworth med de store midler og rike arbeidsmuligheter som Amerika byr den slags arbeider vil kunne få ut resultatene av sin ekspedisjon før vi får utgitt våre karter. De uheldige følger herav vil De lett kunne innse. Våre karter vil da være foreldet og uten interesse når de en gang kommer ut, det vil ikke være anledning til å sette stedsnavn på lokaliteter som vi først har sett og fotografert [...]”¹⁶⁵ Det skulle vise seg at bekymringen var ubegrunnet i forbindelse med Ellsworth. Hans kartlegning ble foretatt i den australske sektoren utenfor det norske interesseområdet.

Kartlegningen som ble utført på den norske ekspedisjonen med *Thorshavn* i 1936–1937 er omtalt i stortingsmeldingen om annekteringen.¹⁶⁶ Det må derfor kunne hevdes at den hadde minst like stor betydning for annekteringen som de tidligere norske ekspedisjonene. Kartet i vedlegg 15 viser at denne ekspedisjonen langt på vei hadde dekket fotograferingen av de områdene i Dronning Maud Land som ikke tidligere var kartlagt. Det var også fløyet over større distanse enn noen tidligere ekspedisjon (inkludert den med *Schwabenland* to år senere). Skissen viser korrekte sektorområder, men avstandene er ikke helt sammenlignbare. Sektorbuen vil være større jo lenger fra polen den er trukket. For å få til en forståelig grafisk fremstilling er ekspedisjonene tegnet i forskjellig avstand fra polen, noe som gjør at de innerste distansene virker litt for korte i forhold til de ytterste. Ved å se ekspedisjonene i et teknologisk perspektiv er det mulig å hevde at fotogrammetrisk kartlegning med fly var en faktor som fikk betydning for annekteringen av Dronning Maud Land.

¹⁶⁴ Statsarkivet i Tromsø.0209/06. NSIU-arkivet.

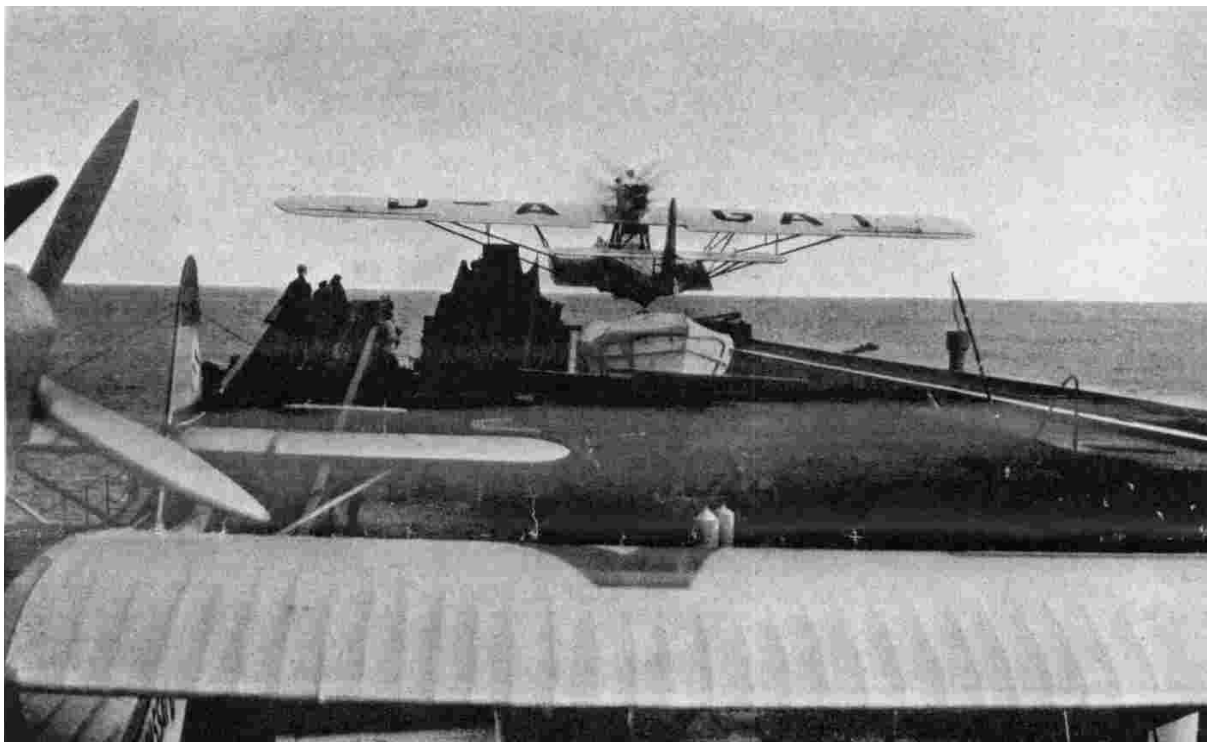
¹⁶⁵ Statsarkivet i Tromsø. 0209/06. NSIU-arkivet.

¹⁶⁶ Vedlegg 1.

Kapittel 7.

Deutsche Antarktische Expedition 1938 – 1939 med *Schwabenland*

Med hakekorset i lasten



Katapultutskytning av en av flybåtene. Foto fra Helmuth Wohlthats artikkel i "Der Vierjahresplan".

Dette kapitlet tar for seg den tyske ekspedisjonen til det norske interesseområdet i Antarktis, som kom til å bli den utløsende faktoren ved annekteringen av Dronning Maud Land. Forholdet mellom de to statene forverret seg utover på 1930-tallet, etter at det nasjonalsosialistiske partiet overtok makten i 1933. Da Norge tildelte fredsprisen i 1936 til den fengslete redaktøren Carl von Ossietzky ble atmosfæren mellom de to landene spent. Innenrikspolitisk førte forholdet til Tyskland til en splittelse. På den antifacistiske siden sto sosialister, kommunister, liberale og frisinnete konservative, mens autoritære og konservative krefter var sympatisk innstilt. Koht, som representerte arbeiderpartiets negative syn på den

tyske nazismen, valgte å utfordre stormakten da det ble besluttet å annektere Dronning Maud Land. Det skjedde mot rådene fra sendemannen i London, utenriksråden og lederen for UDs politiske avdeling.¹⁶⁷ Spenningen i tiden før starten av den andre verdenskrigen i september 1939 utgjorde det internasjonale bakteppet for begivenheten. I kapittel åtte vil de politiske reaksjonene i Norge i forbindelse med annekteringen bli diskutert. Her skal vi se nærmere på motivene for den tyske ekspedisjonen og resultatet av den omfattende kartlegningen.

Tyskerne var godt informert om de norske ekspedisjonenes arbeid i dette området før ekspedisjonen dro sydover. I mai 1938 holdt Adolf Hoel et foredrag i Berlin om norsk polarforskning: "Die Verwendung von Luftfahrzeugen bei der Erforschung der Polargebiete". Den siste av Christensens ekspedisjoner ble omtalt som den viktigste på grunn av kartlegningen.¹⁶⁸ De kjente også til at *Norvegia* ekspedisjonen i 1929 – 1930 hadde kartlagt strekningen i den vestlige delen ved Kronprinsesse Märtha Land, som var ekspedisjonens mål. Hoel kunne forsikre tilhørerne om at bruk av fly var en fortreffelig måte å utforske polarområdene på.

I stortingsmeldingen fra utenriksdepartementet, som ble offentliggjort den 14. januar 1939, skriver Koht at det var den norske geografiske forskningen som ga landet rett til å annektere Dronning Maud Land.¹⁶⁹ Han viser også til oppdagerprioriteten ved å beskrive de norske ekspedisjonene som oppdaget ukjent land i dette området. Det er imidlertid uklart om hele området virkelig var oppdaget av nordmennene. H. E. Hansen hadde tatt forbehold om at kyststrekningen mellom den vestlige delen av Prinsesse Ragnhild Land og den østlige delen av Kronprinsesse Märtha Land måtte betraktes som ukjent i sin instruks for Thorshavn ekspedisjonen i 1936. Unntatt var området mellom 11° og 13 ½ ° øst, som han mente var oppdaget av nordmenn.¹⁷⁰ Dette forholdet kan ikke ha vært ukjent for de tyske forskerne og politikerne som planla *Schwabenland* ekspedisjonen.

Planlegningen av ekspedisjonen foregikk i hemmelighet, ledet av statsråd Helmuth Wohlthat og støttet av riksmarskalk Hermann Göring. Bak utrustningen sto blant annet den tyske krigsmarinen, overkommandoen for flyvåpenet, riksfinsministeriet og ministeriet for

¹⁶⁷ Fure: *Norsk utenrikspolitikkens histori*. Bind 3, s. 281.

¹⁶⁸ Hoel, Adolf: Vortrag in der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung am 12. mai 1938 im Pressenhaus zu Berlin. Særtrykk fra *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, årgang 1938, nr. 5/6*. Norsk Polarinstituttets bibliotek.

¹⁶⁹ Vedlegg 1.

¹⁷⁰ UD. Boks 9179, 50, P/1, B III.

ernæring og landbruk. Forberedelsene til den forestående krigen gjorde at regjeringen ønsket å gjøre landet uavhengig av utenlandske forsyninger av hvalolje, som ble benyttet til produksjon av blant annet margarin, smøreolje og glyserin til sprengstoffindustrien. Tyskland hadde i sesongen 1938 – 1939 syv kokerier og mer enn femti hvalbåter i Antarktis, som fanget i områdene utenfor Dronning Maud Land. Det er neppe tvil om at det viktigste formålet med ekspedisjonen var politisk og det er derfor sannsynlig at oppdraget også var av militærstrategisk karakter. Under den andre verdenskrigen opererte tyske krigsskip fra baser i Antarktis, hvor norske hvalfangstfartøy ble kapret og tvunget til å drive fangst for tyskerne.¹⁷¹ Mills hevder: ”Germany would send an expedition to Antarctica to stake a claim in the same area as claimed by Norway, probably more as a spoiling tactic than for imperial aggrandizement, though the exact motivation is still disputed”.¹⁷² Forfatteren hevder samme sted at kappløpet for å skaffe nasjonale rettigheter i Antarktis på 1930-tallet kan sammenliknes med kolonialiseringen i Afrika på slutten av 1800-tallet.

Lederen av *Schwabenland* ekspedisjonen, Alfred Ritscher, skriver at formålet med ekspedisjonen var å sikre Tysklands hvalfangst mot andre nasjoners territoriale krav.¹⁷³ Men burde ikke interessen for territoriale besittelser i Antarktis vært unødvendig når fangsten foregikk på åpent hav? Spørsmålet kan bare besvares hvis man vet hvor stor del av fangsten som foregikk innenfor tremilsgrensen. Kanten av havisen er ikke konstant. Under den antarktiske sommeren trekker iskanten seg tilbake og hvalen og hvalfangerne følger etter. Kartet i vedlegg 3 viser hvor hvalen ble fanget i januar i perioden 1930 – 1935. Det skjedde nær land mange steder, særlig innenfor den australske sektoren. I havet utenfor Dronning Maud Land gikk iskanten lenger fra land og det meste av fangsten ble tatt utenfor tremilsgrensen.¹⁷⁴ Også fra norsk side var argumentet om å sikre landets hvalfangst benyttet. På møtet i utenriksdepartementet den 5. januar 1939 var dette et viktig tema.¹⁷⁵ Myndighetene argumenterte med at det, helt siden den australske og britiske okkupasjonen i 1933, hadde vært aktuelt å annektere dette området. De hevdet også at saken var blitt aktuell på grunn av den tyske ekspedisjonen.¹⁷⁶ Hoel kom i et innlegg i Sveriges radio den 14. januar 1939 inn på de norske motivene for annekteringen. Han hevdet at mer enn halvparten av hvalfangsten

¹⁷¹ Arnesen, Odd: *Polarårboken 1945*. Intervju med hvalskytter Finn Bryde.

¹⁷² Mills: *Exploring Polar Frontiers*, s. 552.

¹⁷³ Ritscher, Alfred i *Deutsche Seewarte: Vorbericht über die deutsche Antarktische Expedition 1938/39*. 1939, s. 9.

¹⁷⁴ Hansen: *Atlas over Antarktis og Sydishavet*.

¹⁷⁵ *Ibid*: 15.

¹⁷⁶ Riksarkivet: UD. Boks 0179, 50. P/1 bind III.

foregikk utenfor kysten av Dronning Maud Land og viste til avgiftene som de norske selskapene hadde betalt i de britiske områdene. ”Skulde nu den av Norge okkuperte sektor også være kommet i en fremmed makts besittelse vilde det være å frykte for at denne kunne pålegge fangsten avgifter og andre restriksjoner, som kunne legge norsk hvalfangst alvorlige hindringer i veien”.¹⁷⁷ Han nevnte ikke den tyske ekspedisjonen i innlegget.

Argumentet fra tysk side var, som tidligere nevnt, også at hvalfangsten i området skulle sikres. Det skulle skje ved å foreta kartlegning og annektering av et område mellom 20° øst og 20° vest.¹⁷⁸ Ekspedisjonen skulle også drive forskning.¹⁷⁹ *Schwabenland* startet fra Hamburg den 17. desember 1938 med 82 deltakere om bord, ledet av marineoffiseren Alfred Ritscher. Alfred Kottas var kaptein på skipet, som var utrustet med utskytingsrampe for å forenkle starten for de to sjøflyene av typen Dornier-Wal. Flygere var Rudolf Mayr og Richardheinrich Schirmacher. Hvert fly hadde en besetning på fire, og det var installert to kameraer for skråfotografering av landet på begge sider av flyretningen. Ekspedisjonen hadde også med seg femti metallpiler med flagg og hakekors, som skulle kastes ned over innlandsisen. Skipet befant seg ved Bouvetøya den 15. januar, dagen etter at den norske annekteringen av Dronning Maud Land ble foretatt, og fortsatte mot syd. Iskanten ble nådd den 19. januar på 69° syd og 4° vest. Den første prøveflygingen fant sted samme kveld.

Kartlegningen av innlandet begynte den 20. januar. Flygingene foregikk i nord-syd retning og i 3000 meters høyde i en rekkevidde av 880 km. Med jevne mellomrom ble en metallpil kastet ned for å markere ruten. Det ble foretatt til sammen 16 flyginger hvorav syv var kartlegningsturer over innlandsisen. 350 000 kvadratkilometer ble overfløyet mellom 15° øst og 5° vest. Tyskerne var de første til å oppdage flere store fjellkjeder med topper på over 3000 m, som ble oppkalt etter tyske vitenskapsmenn og oppdagere. Innlandet mot Kronprinsesse Märtha Land i vest ble kalt Ritscher Land og hele området døpt Neu-Schwabenland.¹⁸⁰ Flere ganger forsøkte medlemmer av ekspedisjonen å nå land, men de måtte nøye seg med å plante det tyske flagget på isen. På grunn av gode isforhold klarte skipet å trenge 160 km lenger syd enn *Norvegia* ekspedisjonen i 1930. Ved siden av et omfattende geografisk arbeid kunne

¹⁷⁷ Hvalfangstmuseet Sandefjord: Ms 159.

¹⁷⁸ Vedlegg 14 og 15.

¹⁷⁹ Ritscher: „Vorbericht über die deutsche Antarktische Expedition 1938/39“, s. 9. ”Die Arbeiten sollen an die deutschen Forschungen von Drygalski und Filchner anknüpfen und entsprechend der Ausdehnung der wirtschaftlichen Interessen Grossdeutschlands die Voraussetzungen für eine durch Hoheitsrechte anderer Nationen ungehinderte Fortsetzung seiner Walfangtätigkeit schaffen”.

¹⁸⁰ Vedlegg 14.

ekspedisjonen vise til meteorologisk, oseanografisk, biologisk og geofysisk forskning. Den 6. februar ble kursen satt mot nord. Det ble foretatt regelmessige hydrografiske og meteorologiske målinger langs Greenwich-meridianen mellom 69° og 39° sydlig bredde på vei hjem. Ekspedisjonen ble mottatt i Cuxhaven den 11. april og kom dagen etter til Hamburg.

Sammenlignet med *Thorshavn* ekspedisjonen to år tidligere var den tyske ekspedisjonen stor og påkostet. Teknologien var den beste som kunne oppdrives, også når det gjaldt fotogrammetri. Kartlegningen ble utført etter samme prinsipp som den norske ekspedisjonen i 1937. Det er derfor ikke riktig når historikeren G. E. Fogg skriver at den tyske ekspedisjonen i 1939 var den første som utførte fotogrammetrisk kartlegning i Antarktis.¹⁸¹ På kartene, som senere ble konstruert over området mellom 20° øst og 11° vest, ble det ikke tatt hensyn til norske oppdagelser og navnsetting fra ekspedisjonene tidlig på trettitallet. Det norske navneutvalget for Antarktis, hvor Hoel var formann og H. E. Hansen ett av medlemmene, vedtok på et møte den 27. februar 1940 å opprettholde de tidligere norske navnene i dette området. I referatet står det: ”Hvis en ekspedisjon har vært den første som har skaffet tilveie observasjoner eller opplysninger der har tjent som grunnlag for et kart, bør den første oppdager da ha navneretten selv om andre senere ekspedisjoners kart skulle utkomme først”.¹⁸² Utvalget mente at det var riktig å gi det sammenhengende fjellområdet, som var oppdaget av ekspedisjonen, navnet Neu-Schwabenland Gebirge.

I *Aftenpostens* artikkel trykket den 24. desember 1938, som er nevnt i kapittel 6 i forbindelse med Ellsworths ekspedisjon, omtales også *Schwabenland* ekspedisjonen.¹⁸³ ”Den tyske ekspedisjonen som er på vei sydover kan tenkes å ville legge veien til Enderby Land – altså til et land som vi anser som norsk.” Artikkelen ble publisert to dager etter at Hoel hadde informert utenriksdepartementet om den hemmelige ekspedisjonen. *Aftenposten* skrev også om den tyske og amerikanske aktiviteten den 5. januar 1939, samme dag som møtet i UD ble holdt. Det fremgår av artikkelen at journalisten var godt informert om den tyske ekspedisjonen, som ”[...] bør omfattes med den aller største interesse fra norsk side”. Dette viser at informasjon om det som foregikk i det norske interesseområdet i Antarktis var kjent for publikum før nyheten om annekteringen ble offentliggjort. Kan hensynet til den norske

¹⁸¹ Fogg: *A History of Antarctic Science*, s. 141.

¹⁸² Statsarkivet i Tromsø. 0194/11. NSIU-arkivet.

¹⁸³ *Ibid*: 52.

opinionen ha vært en medvirkende årsak til annekteringen? Nasjonal selvhevdelse og ære var elementer i forholdet både til Storbritannia og Tyskland på 1930-tallet.

Det kan se ut til at *Schwabenland* ekspedisjonen påvirket annekteringen av Dronning Maud Land. I et korttidsperspektiv kan den sies å være en direkte årsak. På lengre sikt må antakelig selve anneksejonshandlingen ha vært overmoden. Den norske hvalfangsten var i ferd med å miste sin ledende stilling. Mange av rederiene var gått over til tankfart og de som var igjen tapte penger.¹⁸⁴ Anders Jahre hadde takket nei til å delta på møtet i utenriksdepartementet fordi han mente at det var uten betydning for hvalfangsnæringen at Norge hadde territoriale besittelser i Antarktis. Andre motiver, som betydningen for fremtidig luftfart og muligheten for mineralforekomster, har også vært nevnt. I stortingsmeldingen legger myndighetene vekt på at området var oppdaget og kartlagt av nordmenn. Nasjonalistiske motiver kan derfor ha spilt inn, selv om kravet fra hvalfangstnæringen ble fremhevet. Frykten for de økonomiske konsekvensene for hvalfangsten må ha vært en viktig drivkraft.

Hvilken funksjon hadde ekspedisjonene med fly i prosessen som førte til annekteringen? Riiser-Larsen hevdet at britenes okkupasjon av Enderby Land legitimerte oppdagelse fra fly. Mawson oppfattet nordmennenes bruk av fly som konkurranse rettet mot den engelske ekspedisjonen.¹⁸⁵ I de to tilfellene er bruken av fly et argument for nasjonale interesser i konkurransen om oppdagerprioritet. I stortingsmeldingen om norsk statsvelde i Antarktis blir den geografiske utforskningen brukt til å legitimere annekteringen. Ekspedisjonene som benyttet fly blir spesielt fremhevet. Oppdagelse ble også satt i forbindelse med navnsetting. Flyet som redskap i polarområdene var langt mer effektivt enn andre fremkomstmidler. Det forhold at det bare tok ti år fra flyet ble brukt første gang i Øst-Antarktis til hele kystlinjen var utforsket viser det. Man kan si at alle parter i rivaliseringen om landområder i Antarktis så mulighetene som den nye teknologien bød på. De norske ekspedisjonen ville sannsynligvis kommet til kort i den nye konkurransesituasjonen hvis flyet ikke var tatt i bruk.

Kan det hevdes at kartene ble vesentlig bedre etter at fotogrammetrisk metode ble tatt i bruk? Den første delen av desenniet var legitimeringen av oppdagelsen dokumentert ved skissering av landskapet. Ekspedisjonene med *Norvegia* og *Discovery* viser at det var mulig å få godkjent oppdagerprioriteten på bakgrunn av relativt svakt dokumenterte påstander. Kartene

¹⁸⁴ Ibid: 17.

¹⁸⁵ Ibid: 25.

som ble laget var imidlertid ikke presise nok til å hindre uklarheter og misforståelser. Markeringen av et område ved bruk av kart ble brukt for å uttrykke nasjonal identitet. Kartene hadde stor symbolverdi. Det var derfor uheldig at det kunne oppstå tvil om troverdigheten. En funksjonell vurdering av kartene fra begge periodene viser at den fotogrammetriske metoden førte til konstruksjon av kart som var langt mer brukbare både til å legitimere oppdagelsen og til å navigere etter. Det må kunne hevdes at det skjedde en vesentlig forbedring. Spørsmålet er om gode kart hadde noe med politiske beslutninger å gjøre.

Kapittel 8.

Norsk politikk i Øst-Antarktis på 1930-tallet

”På alle disse ekspedisjonane vart på det aller næraste alt fastlandet innafor Atlanterhavs-sektoren på området nærast utmed havet granska og kartlagt så godt så ein torer seia at ikkje mange partar av det antarktiske fastlandet er betre kjend”.
Fra Stortingsmelding nr. 19. (1939).

Den tyske ekspedisjonen med *Schwabenland* oppdaget ukjent land og kartene som ble konstruert var av høy kvalitet. Men Dronning Maud Land var ikke lenger et terra nullius, selv om ingen hadde vært på land der. I dette kapitlet vil bakgrunnen for den norske annekteringen bli diskutert. Hvilket rettsgrunnlag var den basert på?

Spørsmålet om oppdagelse og kartlegning ga rett til okkupasjon var belyst i et notat av professor Frede Castberg, skrevet til møtet i UD 5. januar 1939. For å annektere et herreløst område måtte det på selve stedet foretas en okkupasjonshandling Det måtte skje med en bemyndigelse som var gitt på forhånd, eller det måtte godkjennes i etterkant. Men en okkupasjonshandling var ikke nok. Castberg hevdet at det var nødvendig at det organ som etter statens forfatning var kompetent til det måtte stadfeste okkupasjonen. Det vanlige ville være at landets regjering fattet en slik beslutning. Det var den måten man hadde gått frem på ved tidligere norske annekteringer. Viktig var det også at den okkuperende staten måtte etablere sin tilstedeværelse på en effektiv måte. ”Hva der ligger i kravet om at statshøyheten må etableres effektivt, vil nødvendigvis avhenge av forholdenes natur [...]”, skriver Castberg. ”Det sier sig selv at man ikke kan stille samme krav til effektiviteten i vanskelig tilgjengelige land i arktiske og antarktiske egne, som de man kan stille i bebodde og lett tilgjengelige strøk”.¹⁸⁶ Det ble hevdet i notatet at det på grunnlag av de norske ekspedisjonenes arbeid og hvalfangstinteressene ikke kunne være noe annet land som hadde større rett til å okkupere Dronning Maud Land enn Norge. Utenriksministeren sa at det faktiske grunnlaget for

¹⁸⁶ Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/I, III. Antarktis.

okkupasjonen var ” [...] våre ekspedisjoner de senere år, kartlegning av land m. v.”,¹⁸⁷ og det var dette argumentet som ble fremhevet i innstillingen til Kongen.¹⁸⁸

Var argumentet holdbart i forhold til folkeretten? Norge hadde foretatt okkupasjoner både i nordlige og sydlige polarområder i mellomkrigstiden. Bouvetøya og Peter Is. øy i syd var annektert som norske biland, mens Svalbard fikk status som norsk territorium. Folkeretten har ingen sikre regler for okkupasjon i polarområdene. Smedal skriver at de fleste reglene for okkupasjon av ubebodde områder bestemmes av folkerettssamfunnets sedvanerett. Fra 1700-tallet var det blitt stilt krav om effektiv besittelse i betydningen ”virkelig besiddelse og bruk”.¹⁸⁹ For at et ubebodd land kunne okkuperes effektivt måtte det ut fra dette prinsippet etableres en fast bosetting og rettshåndhevelse. Det kan hevdes at det nærmeste man kom effektiv besittelse de fleste steder i Antarktis var å sende ut ekspedisjoner. Dette er et argument Smedal ikke er enig i: ”En stat erverver ikke suverenitet over et ingenmannsland derved, at den sender ut vitenskapelige ekspedisjoner til landet”.¹⁹⁰ Men han tilføyer at det kan være av betydning ved en konflikt at det blir ført bevis for aktivitet i området. Forskning og kartlegning som bevis på tilstedeværelse kunne altså i spesielle tilfelle erstatte effektiv okkupasjon.

Det fantes også et tredje kriterium: I en artikkel ”Political Rights in the Polar Regions” kommer D. H. Miller inn på det han kaller ”notification of the fact”. Det vil si at den staten som tar et ubebodd område i besittelse bare behøver å melde dette til andre staters regjeringer for å ha sikret seg et gyldig rettsgrunnlag.¹⁹¹ Ifølge Smedal var det ikke noen sedvanerett at notifikasjon måtte finne sted for at en okkupasjon skulle være gyldig. Det kan innvendes at boken hans ble utgitt i 1930 og at praksis endret seg i mellomkrigstiden. Faktum er at Storbritannia som regel ikke fant det nødvendig å underrette andre stater om sine annekteringer. I praksis ble Antarktis oppfattet som ingenmannsland, et terra nullius, inntil britene forsynte seg med det første kakestykket. Norge sendte imidlertid noter til en rekke land etter annekteringen av Dronning Maud Land. Ulik politisk og militær styrke kan være

¹⁸⁷ Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/I, III. Møtet i UD 5. januar 1939.

¹⁸⁸ I innstillingen står det blant annet: ”Rettsgrunnlaget for Norge til å dra det nemnde herrelause landet inn under sitt velde er som nemnd det norske geografiske granskingsarbeidet som er gjort på dette området og som nordmennene til no har har vori åleine om”. Vedlegg 1.

¹⁸⁹ Smedal: *Erhvervelse av statshøiher over polare område*, s.19 og 27-29.

¹⁹⁰ Smedal: *Erhvervelse av statshøiher over polare områder*, s. 66.

¹⁹¹ Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 56. Artikkelen som han henviser til ble offentliggjort i *Problems of Polar Research*, New York 1928.

årsaken til at notifikasjonen ble praktisert forskjellig. Skiftende norske regjeringer viste liten vilje til å gjøre noe som kunne provosere stormakten.

Fure hevder at den norske politikken i Antarktis var preget av relasjonene til Storbritannia, og at den var preget av en kompleks blanding av rivalisering og forståelse. Storbritannias posisjon gjorde at landets interesser bestemte det spillerommet Norge fikk.¹⁹² Rian støtter dette utsagnet og viser til at da Norge hevdet sine krav på Jan Mayen skjedde det i et maktvakuum, mens fremstøtet i Antarktis innebar en rivalisering med Storbritannia.¹⁹³ Skagestad viser til at det skjedde en endring i den norske Antarktis-politikken fra 1927. Passiviteten overfor den britiske "hegemoni-adferden" ble avløst av en mer aktiv kurs.¹⁹⁴ Alle de norske ekspedisjonene til Antarktis var fra 1927 utstyrt med fullmakt til å annektere land, men ingen okkupering etter Peter Is øy ble stadfestet av norske myndigheter. På tross av tydelige britiske signaler, etter okkupasjonen av den australske sektoren, om vilje til å anerkjenne Norges interesser i Antarktis var den norske utenrikspolitikken på dette området preget av tilbakeholdenhet helt frem til 1939.¹⁹⁵

Følgende dokument kan bekrefte påstanden til Fure om forholdet til Storbritannia. Det er fra UD til Christensen og datert 19. juli 1930: "Under henvisning til deres skrivelse av 2. ds. har jeg den ære å meddele, at De ved Kgl. Resolusjon av 11. ds. er blitt bemyndiget til å la den forestående ekspedisjon med "Norvegia" i sesongen 1930/31 ta i besiddelse i Hans Majestet Norges Konges navn nytt land som måtte påtreffes, og som ikke tidligere måtte være blitt okkupert i behørig form av noget annet lands regjering, eller som måtte falle inn under følgende områder: Coat Land, Enderby Land, Kemp Land, Queen Mary Land, Wilkes Land, King Georg V Land og Oates Land. Jeg tør samtidig gjøre opmerksom på at forutsetningen for den således gitte bemyndigelse til å foreta okkupasjoner er at departementet står helt fritt med hensyn til en senere godkjenning av en eventuell besiddelsestagelse, idet den norske regjering for sitt vedkommende først kan ta standpunkt til gyldigheten av en eventuell okkupasjon efter å ha undersøkt vedkommende landområdes internasjonale status, og efter å være blitt gjort bekjent med de nærmere omstendigheter i forbindelse med okkupasjonen".

¹⁹² Fure: s. 146.

¹⁹³ Rian: "Norsk ekspansjonspolitik i Arktis og Antarktis", s. 156.

¹⁹⁴ Skagestad: "Vår sydligste provins – fortellingen om Dronning Maud Land".

¹⁹⁵ Det britiske utenriksministerium i en note 23. oktober 1934. Der ble det også gjentatt en forsikring om at det ikke var hensikten å kreve britisk overhøyhet over området mellom Coats Land og Enderby Land.

Det fortrolige brevet er undertegnet av Sigurd Maseng for utenriksministeren og er sitert i sin helhet.¹⁹⁶

Den norske politikken overfor Storbritannia ble drøftet på et møte, som ble holdt i UD den 30. oktober 1933.¹⁹⁷ Der ble spørsmål i forbindelse med etableringen av en australsk sektor i Antarktis behandlet. Møtet var ledet av stats- og utenriksminister Johan Ludwig Mowinckel.¹⁹⁸ Formålet var å finne ut om Norge skulle ta initiativ til en konferanse med USA og Storbritannia hvor man skulle drøfte spørsmålet om en fordeling av sydpolkalotten. Riiser-Larsen refererte fra et uoffisielt møte han hadde hatt i London tidligere samme år med Sir Douglas Mawson, dr. H. R. Hill og presidenten i Royal Geographical Society admiral Sir William Goodenough. Riiser-Larsen hadde “ [...] fremholdt sin forbauselse over at Australia hadde utstrakt sitt sektorkrav så langt vest som til 45° O. L.,¹⁹⁹ hvormed man tok fem lengdegrader av Dronning Mauds Land. Norge skulle i et hvert fall ha rett til grensen fra 48° O. L.”²⁰⁰ Mawson var ikke enig i det, men sa at Norge hadde rett til Atlanterhavssektoren fra Dronning Mauds Land til Coats Land. Han hadde tilføyd: ”But you ought to hurry up”. Riiser-Larsen kunne også bekrefte at det var mulig å okkupere land uten å være bundet av bestemte, avgrensede sektorer.

Mowinckel ville gjerne vite hvilke interesser som knyttet seg til besittelse av land. Til det svarte Riiser-Larsen: ”Isfjorden kan bli av stor interesse når isen går tilbake, kanskje om 100, 200 eller 300 år. Derfor er det av interesse for oss å få grensen på 50 grader O. L. og ikke den grense som England har optrukket.” Konklusjonen på møtet var at man måtte undersøke stemningen i Storbritannia for en konferanse om eiendomsretten til sydpolkalotten. Dette viser at myndighetene i Norge var interessert i å annektere Bouvetsektoren så tidlig som i 1933, uten at det ble gjort noe konkret med saken. Den britiske regjeringen ønsket ikke en konferanse om situasjonen i Antarktis, men skrev i et memorandum at Storbritannia anerkjente de spesielle interessene Norge hadde der og forsikret at britene ikke hadde til

¹⁹⁶ Hvalfangstmuseet i Sandefjord. Aagaard. Korrespondanse 23. UD 1 (1095-1112).

¹⁹⁷ Møtet er nevnt i kapittel fem.

¹⁹⁸ Tilstede på møtet var fra utenriksdepartementet: Stats- og utenriksminister Mowinckel, utenriksråd Esmarch, byråsjef Marstrander, folkerettskonsulent, professor Castberg og sekretær Juell. Fra handelsdepartementet: Statsråd Meling og formann i Hvalrådet byråsjef Walnum, konsul Bjarne Aagaard, konsul Lars Christensen, professor Johan Hjort, dosent Adolf Hoel, major Gunnar Isachsen, kaptein Riiser-Larsen og representant for Hvalfangerforeningen, sekretær Sigurd Risting.

¹⁹⁹ O. L. står for østlig lengde.

²⁰⁰ Norsk Polarinstittutt, kartong 3, Riiser-Larsen. Konfidensiell rapport til UD 29. juni 1933.

hensikt å annektere landet som lå mellom den australske sektoren og Coats Land.²⁰¹ På tross av disse forsikringene ventet myndighetene i Norge i mer enn fem år før de annekterte Dronning Maud Land.

Hvorfor annekterte ikke Norge Dronning Maud Land allerede i 1933? De fleste utfordringene Norge sto overfor i utenrikspolitikken i mellomkrigstiden var basert på vesentlige forandringer i den internasjonale økonomiske og politiske orden med bakgrunn i den første verdenskrigen. På et område fikk imidlertid et eldre utenrikspolitisk problem en sentral betydning i dette tidsrommet. Den moderne trålerflåten fra Storbritannia, Frankrike og Tyskland skapte problemer for det tradisjonelle norske kystfisket. Storbritannia godtok ikke den norske fiskerigrensen på fire mil og Norge ble derfor involvert i en langvarig og alvorlig konflikt med Storbritannia. Med de uklare reglene for sjøgrenser, som preget Antarktis, skapte de britiske okkupasjonene frykt for at norsk hvalfangst ville få innskrenket sitt virkefelt. Denne frykten var basert på de mange britiske initiativene for å redusere og regulere den norske hvalfangsten. Da The Australian Antarctic Territory Acceptance Bill ble vedtatt i parlamentet i Sydney i 1933 ble det i debatten hevdet at Australia kunne få store lisensinntekter av hvalfangsten.²⁰²

På møtet i utenriksdepartementet den 5. januar 1939 fremhevet Aagaard at det var mulighet for rike mineralforekomster i området. Ved siden av de økonomiske aspektene mente han at Antarktis også ville få en viktig strategisk betydning som mellomlandingssted for flyruter mellom kontinentene.²⁰³ Dette var et nytt argument, som var aktualisert av den raske tekniske utviklingen innen sivil luftfart. Widerøe støttet dette synspunktet. Han viste til at det nylig var inngått en avtale mellom de franske og britiske regjeringene på den ene siden, og regjeringene i Australia og New Zealand på den andre, om gjensidig rett til å fly over de andre landenes områder. Noen dager senere kom det et brev til utenriksdepartementet fra Widerøe hvor han ønsket å komme med en opplysning som ikke var blitt nevnt på møtet.²⁰⁴ Et tysk tidsskrift skrev at Storbritannia ville korte ned flydistansen mellom Syd-Afrika og Australia betydelig ved å fly via Antarktis. På grunn av manglende rekkevidde til å fly direkte måtte man på det

²⁰¹ UD, boks 9178, G 50/P. Bind II.

²⁰² Hvalfangstmuseet i Sandefjord: Aagaards korresp. 23, UD 1 (1095-1112). Senator Sir George Pearce: "[...] Australia will control a larger area of ocean than is controlled by the Falkland Islands, and, consequently, our revenue should be grater. [...] Every ship has to be licensed. Any unlicensed vessel is subject to very heavy penalties".

²⁰³ Referat fra møtet i Utenriksdepartementet. 5. januar 1939. Se også Aagaard: *Meddelelser Nr. 60. Antarktis 1502 – 1944*.

²⁰⁴ Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/1, bind III.

tidspunktet legge ruten via Asia og mellomlande flere ganger underveis.²⁰⁵ Det viser at man vurderte betydningen av baser på det antarktiske fastlandet for flyging mellom kontinentene. Spørsmålet om den geografiske definisjonen av området ble derfor tatt opp. Aagaard hevdet at den kongelige resolusjonen om annekteringen ikke var klar i formuleringen av hvilket område Norge ville ta i besittelse på grunn av at myndighetene ikke godkjente sektorprinsippet. Utover dette ble ikke sektorspørsmålet diskutert. Utviklingen innenfor luftfarten var altså et tema som ble tatt opp på møtet. Det viser at strategisk beliggenhet for fremtidige flyruter kan ha vært et medvirkende motiv.

På det hjemlige plan ble det øvet et vedvarende og sterk press fra næringsliv og fagmiljøer for at myndighetene skulle følge opp resultatene av våre ekspedisjoners arbeide. En som utrettelig arbeidet med dette formålet var Aagaard. I brev, brosjyrer, avisartikler og foredrag hevdet han, frem til annekteringen i 1939, at ingen hadde større rett til å okkupere Bouvetsektoren enn Norge. ”Ingen nasjon har så mange og så store interesser å vareta i Antarktis som Norge, men ingen har heller neglisjert dem i så påfallende grad. [...] Disse forhold, som blottlegger vår egen uformuenhet og viser med hvilken dyktighet, iherdighet og målbevissthet den britiske utenrikspolitikk føres, er ikke tilfredsstillende for oss”.²⁰⁶ Miljøet rundt Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser med Adolf Hoel og Gustav Smedal i spissen argumenterte også for den norske ”ishavsimperialismen”. NSIU fikk ikke direkte ansvar for de sydlige polarområdene før under den tyske okkupasjonen 1940 – 1945, men Hoel og Smedal ble brukt som rådgivere av politikerne. Det var heller ingen tvil om hva Lars Christensen mente om myndighetenes forsiktige linje: ”I may state that there is not much left to us of all our discoveries”.²⁰⁷

Konklusjonen på møtet i utenriksdepartementet 5. januar 1939 var at alle som var til stede uttalte seg til fordel for okkupasjonen. Den måtte skje så snart som mulig. Den 14. januar ble en kongelig resolusjon vedtatt i statsråd. Innstillingen til Kongen var ført i pennen av Koht. Dokumentet ble utgitt som Stortingsmelding nr. 19 (1939) den 28. januar.²⁰⁸ Saken ble lagt frem for stortinget i en samlet utenriks- og konstitusjonskomite, hvor den ble behandlet 20. februar. Komiteen ga sin enstemmige tilslutning til stortingsmeldingen, som ble vedtatt uten

²⁰⁵ ”Flugsport” nr. 1 1939: ”Engl. Luftverkehr Südafrika-Australien soll unter Benutzung des Südpolararkreises verkürzt werden. Der bisherige Luftumweg über Südafrika-Kairo und dann durch Indien über Singapur wird vermieden. Die Linienlänge beträgt demnach nur 10.000 km. Gegenüber früher 25.000 km.”

²⁰⁶ Aagaard: *Meddelelser Nr. 60*, s. 134.

²⁰⁷ Christensen: *Such is the Antarctic*, s. 221.

²⁰⁸ Vedlegg 1.

debatt.²⁰⁹ Da saken kom opp i Stortinget den 3. mars sa president Carl Joachim Hambro at han på vegne av et samlet storting takket de mange innen norsk hvalfangst som ved sitt initiativ og vågemot hadde gjort annekteringen til en naturlig og selvfølgelig sak. ”Og særlig vil man minnes den store innsats som har vært gjort av konsul Lars Christensen og fru Ingrid Christensen, hvis ekspedisjoner og personlige arbeide har vært grunnleggende for utforskningen av de land det her gjelder”.²¹⁰ Komiteens innstilling ble deretter enstemmig vedtatt.

Hva viser denne enigheten? Fure hevder at den norske polarpolitikken i mellomkrigstiden var basert på bred nasjonal enighet, men at den også var preget av dype motsetninger. ”Alle beslutninger i Stortinget om anneksjoner i *terra nullius*-områder var enstemmige. Dette innebar at disposisjonene i Antarktis i hovedsak lå utenfor de indrepolitiske konfliktene”.²¹¹ Da saken om en eventuell norsk anneksjon hadde vært fremmet i UD i 1936 var den blitt stanset av Koht. Grunnen var den tilspisete konflikten om norsk-britiske fiskerigrænser. Den norske annekteringen i 1939 og de internasjonale reaksjonene som fulgte markerte at spenningsfeltet mellom Storbritannia og Norge var oppløst. Det hadde vært referanserammen for norsk politikk i Antarktis helt siden 1905. Skagestad skriver at næringsinteressene oppsto før det politiske engasjementet. Det er ingen motsetning mellom dette utsagnet og det faktum at den norske annekteringen ble begrunnet med den geografiske utforskningen som var utført av Christensens ekspedisjoner. Både rederen og politikerne var ute etter hval. Christensen formulerte det på denne måten: ”Every step we have taken has been based on one special motive: we were out to get whales. The main objective of all my expeditions was to investigate as thoroughly and conscientiously as possible anything that could in any way add to our information respecting whales.”²¹²

Hvilke reaksjoner førte annekteringen til på faglig hold i Norge? Var enigheten så stor som det kunne se ut til? Overrettsakfører og reder Anders Jahre var invitert til møtet i UD den 5. januar. I et brev fra Sandefjord 4. januar 1939 skriver han: ”Da mine interesser for norsk hvalfangst stadig ebber ut, beklager jeg ikke å ha interesse av å delta i omtelegraferte møte. Da jeg imidlertid forstår det dreier sig om territorielle spørsmål kan jeg tenke mig at det gjelder mulige okkupasjoner i Sydishavet. Hvis så er tilfelle ønsker jeg straks å advare det

²⁰⁹ Innst. S. nr. 35 – 1939.

²¹⁰ Stortingstidende 1939.

²¹¹ Fure: *Norsk utenrikspolitisk historie*. Bind 3, s. 147.

²¹² Christensen: *Such is the Antarctic*, s. 214.

ærede Departement mot at så skjer”.²¹³ Jahre viser til våre okkupasjoner på Øst-Grønland og Bouvetøya. Han hevder at man burde ta lærdom av at disse okkupasjonene var blitt møtt med kritikk. Jahres holdning kan forklares med at han hadde satset på pelagisk fangst i et annet område i Antarktis. I 1925 hadde han vært med på å starte hvalfangstselskapet Polaris A/S, som drev fangst utenfor den britiske territorialgrensen i Rosshavet. I forståelse med britiske myndigheter var denne fangsten konsesjonsfri så lenge den foregikk utenfor tre-milsgrensen.

Spørsmålet om det var nødvendig å gå til annekasjon når pelagisk fangst gjorde det uaktuelt med baser på land ble berørt av ekspedisjonssjef Jens Bull i et strengt fortrolig notat datert 7. januar 1939.²¹⁴ Han hadde vært til stede på møtet i utenriksdepartementet to dager tidligere uten å ta ordet, men mente at det var viktige grunner som talte mot annekteringen. Det hadde kommet lite frem på møtet om hvilken økonomisk betydning okkupasjonen ville ha for den norske hvalfangsten. Han fant det også tvilsomt om Norge hadde juridisk rett til å foreta en folkerettslig okkupasjon på grunnlag av den tidligere innsatsen i Dronning Maud Land. Om de utenrikspolitiske spørsmålene skrev han: ”[...] her er det jeg har de største betenkeligheter. Det er særlig forholdet til Tyskland jeg tenker på. Så ladet som den internasjonale atmosfære for tiden er, bør vi ikke gjøre noe som kan bringe oss i konflikt med Tyskland eller forværre forholdet til denne makt, med mindre det gjelder interesser av vital betydning for vår stilling som selvstendig nasjon”. Han viser til at det på møtet ble hevdet at man måtte handle raskt fordi det var den tyske regjeringen som sto bak ekspedisjonen. Nettopp fordi man ville ta landet like for nesen på regjeringen ville man være sikker på å skape indignasjon i Tyskland.

Hvilke internasjonale reaksjoner ble annekteringen møtt med? Ikke uventet var reaksjonene i Tyskland negative. Helmuth Wohlthat, som utrustet den tyske antarktiske ekspedisjonen med *Schwabenland*, kommenterte den norske okkupasjonen i en artikkel i *Der Vierjahresplan*.²¹⁵ Han kalte den for ugyldig og begrunnet påstanden med at en folkerettslig okkupasjon etter hans mening ikke hadde funnet sted. Den tyske regjeringen hadde derfor tatt forbehold mot det norske kravet.²¹⁶ Wohlthat hevdet at Den tyske antarktiske ekspedisjonen (*Schwabenland*) berørte viktige spørsmål, som internasjonal regulering av hvalfangsten, rett

²¹³ Riksarkivet: UD. Boks 9179, 50, P/1, III.

²¹⁴ Riksarkivet. UD: Boks 9179, 50, P/1, III.

²¹⁵ Wohlthat ledet arbeidet med ”Schwabenland”-ekspedisjonen på vegne av den tyske naziregjeringen og det som het ”Reichswirtschaftsministerium”. Kan oversettes med ”Industridepartement”.

²¹⁶ ”Die Deutsche Regierung hat auf die norwegische Note, in der die Inanspruchnahme von Land in der Antarktis mitgeteilt wurde, mit dem geeigneten Vorbehalt geantwortet”. *Der Vierjahresplan*. ”Zeitschrift für Nationalsozialistische Wirtschaftspolitik”. Berlin 5. mai 1939, 3. årg. nr 9.

til overhøyhet over det antarktiske kontinentet og utvikling av internasjonalt vitenskapelig samarbeid. Ingen av disse problemene var etter hans mening løst. I en artikkel i den tyske avisen *Berliner Tageblatt* den 19. januar 1939 med overskriften ”Politisierte Antarktis” skrev avisens korrespondent i Stockholm at Norge ikke ønsket å stenge andre hvalfangstnasjoner ute. Derimot ønsket man å sikre seg mot å måtte betale lisens for fangsten i dette området hvis andre skulle okkupere det. Norges annektering var likevel et nytt skritt på veien mot å politisere kontinentet. Det antarktiske problemet måtte løses gjennom samarbeid, ikke gjennom ”[...] eigenmächtige Souveränitätserklärungen”.

Den 1. september, samme dag som den andre verdenskrigen brøt ut, meddelte den britiske regjeringen at Storbritannia, Australia og New Zealand anerkjente norsk suverenitet over Bouvetsektoren mellom Coats Land på 20° vest og Enderby Land på 45° østlig lengde.²¹⁷ I den britiske noten ble det for første gang foreslått at grensen for Falklandssektoren skulle settes til 20° vest. Dermed var det også bestemt hvor langt vest den norske sektoren kunne defineres.²¹⁸ Det ble ikke reist noen innvendinger mot dette fra norsk side.²¹⁹ Annekteringen ble også godt mottatt i den britiske pressen. Avisen *The Manchester Guardian* skrev den 16. januar 1939: ”Most of what is known of the new sector’s features [...] has been learned in the last few years from the work of the Norwegian explorer Lars Christensen. In the waters off its coast Norway desires to preserve for all time the right of her whalers, and by the rules that hold good in the making of polar claims she would seem to be well entitled to do so”.

Innholdet i den kongelige resolusjonen av 14. januar 1939 ble notifisert til en rekke andre land som Norge hadde forbindelse med. De fleste besvarte noten uten kommentarer. Fire stater nektet å anerkjenne annekteringen. I tillegg til Tyskland var reaksjonene negative også i USA, Chile og Sovjetunionen. Chile tok forbehold med hensyn til de rettighetene som den chilenske regjeringen måtte ha. Sovjetunionen svarte 27. januar 1939 at den norske annekteringen var ulovlig og at sovjetunionen reserverte sitt syn vedrørende statstilhørigheten av dette territoriet, som man hevdet var oppdaget av russiske sjøfolk.²²⁰ I forbindelse med en pressemelding om den amerikanske holdningen, gjengitt i avisen *Tidens Tegn* den 21. juli 1939, ble Koht spurt

²¹⁷ Riksarkivet: UD. Boks 9180, P/1, VI. Fortrolig telegram fra Colban og følgeskriv med noten 2. september 1939.

²¹⁸ Vedlegg 15.

²¹⁹ Riksarkivet: UD. Boks 9180, P/1, VI. Brev fra Koht til Colban 29. september 1939.

²²⁰ Skagestad: ”Vår sydligste provins – fortellingen om Dronning Maud Land”.

om det i det hele tatt var noen som anerkjente den norske annekteringen. Han skal ha svart: ”Vi har ikke bedt om noen anerkjennelse”.²²¹

Reaksjonen fra USA var altså avvisende. Den 14. januar hadde den norske ambassadøren i Washington, Wilhelm Morgenstjerne, mottatt en note fra statssekretær Walton Moore, hvor han skrev: ”I wish to inform you that the United States reserves all rights which it or its citizens may have in the areas mentioned.”²²² Utenriksdepartementet mottok samme dag et telegram fra ambassadør Morgenstjerne. Han hadde fått en muntlig og fortrolig melding om at USAs regjering nylig var blitt oppmerksom på en fransk-britisk noteveksling fra oktober 1938. Det dreiet seg om rettigheter i antarktiske områder som både Frankrike og Storbritannia gjorde krav på. Den amerikanske regjeringen hadde derfor den 6. januar 1939 instruert sine representanter i London, Paris, Sydney og Wellington om å reservere for USA alle rettighetene både til en eventuell overhøyhet og til utnyttelse i forbindelse med flyging.²²³ Det sto ikke i telegrammet hvilke områder i Antarktis det dreiet seg om, men den amerikanske noten var ”holdt i et bestemt ordelag”²²⁴ USA og Sovjetunionen har senere ikke annektert noe område i Antarktis eller anerkjent andre staters territoriale krav der.

Det har vært hevdet at Tyskland ikke okkuperte området som ble kartlagt av *Schwabenland* ekspedisjonen. Aagaard skriver: ”Opp til den 9. april 1940 hadde Tyskland ikke offisielt stillet noe krav på noen del av den norske Bouvet-sektor, og gjør så vidt bekjent, heller ikke noe sådant krav gjeldende”.²²⁵ Den tyske geografen Ernst Herrmann skriver i 1941 at utforskningen av Antarktis må gi Tyskland rett til å være med i utnyttelsen av Antarktis, men at ingen territoriale krav ville bli stilt fra offisielt hold.²²⁶ Skagestad skriver derimot at det er godt dokumentert at Tyskland etter ekspedisjonens tilbakekomst i august 1939, utstedte et dekret om opprettelse av en tysk antarktisk sektor, som fikk navnet Neu-Schwabenland.²²⁷ Tyskland hadde ikke godkjent den norske annekteringen av Dronning Maud Land. I en note fra utenriksminister von Ribbentrop den 23. januar 1939 står det at den tyske regjeringen tar

²²¹ Aagaard: ”Meddelelser Nr. 60”, s. 268.

²²² Riksarkivet: UD: Boks 9179, 50, P/1, III.

²²³ Det må ha vært denne avtalen Widerøe refererte til i brevet til UD etter møtet 5. januar 1939.

²²⁴ Riksarkivet: UD: Boks 9179, 50, P/1, III. Fortrolig telegram 13/1 1939, mottatt i Oslo 14/1 39.

²²⁵ Aagaard: *Meddelelser* Nr. 60, s. 254.

²²⁶ Herrmann: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*, s. 105. ”[...] dürfen uns einen Anspruch an der wirtschaftlichen Nutzung der Antarktis sichern. Offizielle Besitzansprüche sind bisher von uns nicht gestellt worden”.

²²⁷ Skagestad: ”Vår sydligste provins – fortellingen om Dronning Maud Land”.

forbehold mot det norske kravet.²²⁸ Den tyske annekteringen av deler av Dronning Maud Land ble høsten 1939 overskygget av begivenhetene som startet den andre verdenskrigen.

Hoel arbeidet på denne tiden med planer om en ny ekspedisjon til Dronning Maud Land. Widerøe ble bedt om å vurdere budsjettet og svarte i et brev den 17. august 1939 at han først måtte få vite formålet med ekspedisjonen. I brevet viser han til resultatene fra den tyske ekspedisjonen. ”Det ser således ut til at denne ekspedisjonen har utført et ganske betydningsfullt arbeide luftfotogrammetrisk sett, og man skulle anta at det meste av den norske sektor vest for Consul Christensens vestligste flyvninger og opdagelser på hans siste ekspedisjon er fotografert og overfløiet”.²²⁹ Det gjensto bare en kyststripe på et par grader ved Kronprins Olav Land innenfor den norske sektoren. Widerøe mente derfor at en ekspedisjon som skulle kartlegge dette området var hensiktsløs. ”Hvis det allikevel blir sendt ut en flyveekspedisjon i denne sesong, bør denne utrustes med et fly større enn Stinson, idet så vel aksjonsradien som nyttelasten på Stinson er for liten til at flyvningene kan forgå på en for besetningen betryggende måte. 2-motors materiell vilde derfor være ønskelig idet besetningens sjanser ved en eventuell nødlanding må sies å være meget små”. På tross av dette forbeholdet sendte Hoel en søknad til handelsdepartementet den 31. august 1939 om bidrag til ekspedisjonen. Han hevdet at suverenitetsforholdene i Antarktis ennå ikke var klarlagt og at det stadig ble sendt internasjonale ekspedisjoner til dette området. Verken i handelsdepartementet eller utenriksdepartementet var det vilje til å støtte Hoels ekspedisjon. Christensen var også negativ.²³⁰

Dronning Maud Lands statsrettslige stilling er, som norsk biland, blitt styrket gjennom det internasjonale IPY-samarbeidet etter krigen.²³¹ Antarktistraktaten, som ble undertegnet i desember 1961, stadfester at det ikke gjøres noen endringer i de territoriale kravene fra noen av medlemslandene. Norske myndigheter har heller ikke gjort noe som kan endre bilandets statsrettslige stilling. Det kan derfor se ut til at det tyske kravet på Neu-Schwabenland ikke er blitt anerkjent.

²²⁸ Riksarkivet. UD: Boks 9179, 50, P/1, IV. ”Die Deutsche Regierung muss sich daher bezüglich dieses Gebiets die volle Handlungsfreiheit vorbehalten, die sich aus den Grundsätzen des Völkerrechts ergibt”

²²⁹ Statsarkivet i Tromsø. NSIU-arkivet, 0209/06.

²³⁰ UD: Boks 9180, 50 R/6.

²³¹ IPY står for International Polar Year. (1882-83, 1932-33, 1957-58).

Kapittel 9.

Teknologien

“At the beginning of the war the aeroplane was not far removed from a flying tricycle; by the end it was a much stronger, faster, more reliable vehicle [...] by the late twenties the aircraft industry was growing and changing fast”.
David S.Landes i *“The Unbound Prometheus”*.

I denne oppgaven er det satt søkelys på den rollen flyet og den fotogrammetriske kartlegningen kom til å spille i begivenhetene som førte til annekteringen av Dronning Maud Land. Etter den første verdenskrigen ble denne teknologien benyttet så tidlig som på 1920-tallet i mer sentrale områder. Først i 1936 ble den benyttet i Øst-Antarktis. Ti år er et ganske langt tidsrom i teknisk historie i det tjuende århundre. Det er likevel snakk om det mest ugjestmilde og vanskelig tilgjengelige strøket på kloden. Logistikken som skulle på plass for at flykartlegningen kunne fungere tilfredsstillende var utviklet av hvalfangstnæringen. Dette kapitlet tar for seg den fly- og kartlegningsteknologien som ble benyttet da Øst-Antarktis ble oppdaget og kartlagt fra luften.

Svend Foyns oppfinnelse av granatharpunen i 1860-årene, var et stort teknisk fremskritt i hvalfangstens historie. Utviklingen foregikk på mange forskjellige områder og førte blant annet til at den trådløse telegrafene ble innført i 1911. Radioteknologi ble brukt til kommunikasjon og navigasjon mellom de flytende kokeriene og hvalbåtene. Opphalingsslippen og den roterende koke- og oljeseparatoren kom på 1920-tallet. Omtrent samtidig ble hvalbåtene forbedret og det ble vanlig med dieseldrift. En annen nyttig oppfinnelse var ekkoloddet, som gjorde det mulig med kontinuerlig opplodning av havbunnen mens skipet var i fart. Under den første verdenskrigen førte jakten på ubåter til at akustiske målinger ble tatt i bruk og prinsippet ble raskt utviklet til å måle dybder. Fra 1930-tallet ble de fleste havgående fartøyer utstyrt med ekkolodd. Det førte til at sjøkartene ble forbedret.

Den neste store tekniske nyvinningen var flyet. I løpet av den første verdenskrigen var man blitt klar over fordelene ved rekognosering fra fly, blant annet i jakten på ubåter. Også hvalen

var lett synlig fra luften. Flymotorene ble lettere og sterkere, konstruksjonene forbedret og radioen ble tatt i bruk til navigasjon og kommunikasjon. Bruken av fly til å finne hval ble første gang prøvet i Antarktis av det norske selskapet A/S Kosmos i 1929. Flygeren Leif Lier og hans passasjer forsvant på en rekognoseringsstur i Rosshavet fra hvalkokeriet *Kosmos*. Flyet, en åpen De Havilland Moth, ble aldri funnet. Som redskap for hvalfangsten ble ikke flyet noen suksess. Det var først og fremst ved oppdagelse og kartlegning at flymaskinen kom til å spille en viktig rolle.

Den sveitsiske flygeren og fotografen Walter Mittelholzer foretok en kartlegning på Svalbard i 1923, som vakte oppmerksomhet i Norge. Sammen med flygeren Neumann fløy han med et Junker J. 13 enmotors sjøfly noen turer over nordlige deler av øygruppen, som ble fotografert fra luften. I forordet til en bok om ekspedisjonen skriver Hoel at kartlegning basert på stereofotografering fra fly nå var utviklet både på et teoretisk og praktisk plan. ”This flight, and the admirable photographs taken during its course, have shown beyond question that, henceforward, airplanes will be indispensable to circumpolar exploration, and that their use will revolutionise this branch of scientific research”.²³² Fotogrammetrisk metode var altså kjent på dette tidspunktet, men det kan ikke ha vært foretatt noen stereografisk seriefotografering på denne ekspedisjonen. Grunnen var at den i første rekke var utrustet for å bistå Amundsen på en flyging fra Point Barrow i Alaska over Nordpolen til Svalbard. Da Amundsen endret sine planer var Mittelholzer og hans ekspedisjon alt kommet fram til Svalbard. Fotograferingen ble derfor utført med vanlig kamerautstyr, hvor karakteristiske punkter ble fotografert fra flere kanter. Mittelholzer skriver: ”The material would likewise have been rendered far more valuable if stereophotographs could have been taken”.²³³

Året 1932 var første gang det ble utført fotogrammetrisk seriefotografering fra fly i norske polarområder. Det skjedde på Øst-Grønland der 30 000 kvadratkilometer delvis ukjent land ble fotografert. Norges Svalbards- og Ishavsundersøkelser var oppdragsgiver og ekspedisjonen ble finansiert av J. L. Tiedemanns Tobakksfabrikk. Flyet som ble brukt var den samme Lockheed Vega-maskinen som ble kjøpt inn til *Norvegia*-ekspedisjonen i Antarktis i 1929. Flyet var stilt til disposisjon av Lars Christensen. Et automatisk kamera var leiet inn fra et tysk firma. Til karttegningen ble det benyttet en Zeiss stereoplanigraf ved Deutsche

²³² Mittelholzer, Walter: *By Airplane towards the North Pole*. London 1925, s. 89.

²³³ Mittelholzer: *By Airplane towards the North Pole*, s. 83.

Versuchsanstalt für Luftfahrt, og Hansa Luftbild i Berlin.²³⁴ Kartene som ble tegnet var så detaljerte at 299 nye navn måtte bestemmes. I teksten som fulgte med kartene ble det gitt en forklaring på valgene av navn. ”Lignende utførlige redegjørelser for navnegivningen har ikke forkommet ved utgivelsen av den slags karter, og det tiltak som her er gjort, bringer for så vidt noe nytt inn i den geografiske utforskning av ukjente trakter”.²³⁵ Kartlegningen av Eirik Raudes Land kan settes i forbindelse med konflikten mellom Norge og Danmark om retten til Øst-Grønland. NSIU sendte også en ekspedisjon nordover sommeren 1936. Da ble to tredjedeler av Svalbard, til sammen 40 000 kvadratkilometer, fotografert fra luften.

Opprinnelsen til den fotogrammetriske metoden kan imidlertid spores lenger tilbake i tid. I et brev datert 5. juni 1920 til utenriksdepartementet fra den norske legasjonen i Haag beskriver Emil Huitfeldt et møte med Dr. Kurt Albert og Dr. Filchner. De to tyske statsborgerne ønsket å gi opplysninger om en virksomhet, som de nettopp hadde startet, nemlig ”optagelse av karter fra luftfartøy”.²³⁶ De mente at Norge måtte være et land hvor metoden var egnet fordi den lange kysten og de øde områdene på en rask og rimelig måte kunne kartlegges. Filchner nevnte spesielt Spitsbergen som velegnet. ”Angaaende en eventuell opmaaling av Spitsbergen opplystes at den vilde bli optat med de allerede eksisterende trigonometriske punkter som støttepunkter. Dr. Albert bemerket for øvrig at nøiagtig kurvelægning kunde bli utført paa grundlag av sidefotografering, og at de fra flyvefartøy optagne fotografier gav meget gode opplysninger om dybdeforholde i fjorde og det tilgrænsende hav”. I et fortrolig tillegg skriver Huitfeldt: ”Hvis Dr. Alberts methode virkelig holder hvad den lover, saa at man i nogle maaneder kan faa et nøiagtig kart av et stort omraade for en ubetydlig brøkdæl av hvad det vil koste at faa det udført ved hittil anvendte midler, maa metoden komme til at virke absolut revolutionerende”. Oppmåling og kartlegning av Svalbard var utført av tidligere ekspedisjoner flere steder og et nett av trigonometriske punkter fastlagt på bakken. I Øst-Antarktis fantes det ikke tilsvarende kartografiske støttepunkter.

De første flyene som ble brukt til kartlegning i Antarktis var små og lette. Radio til å kommunisere med båten var installert, men til å begynne med var den ikke særlig langtrekkende eller brukbar til peilinger. Kompass og høydemålere var heller ikke pålitelige.

²³⁴ Luncke, Bernhard: ”Norges Svalbards- og Ishavsunderøkelsers luftkartlegning i Eirik Raudes Land 1932. Særtrykk av *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Bind IV, hefte 6, 1933.

²³⁵ *Polar-årboken 1937*. ”Kartlegning fra luften på Nordost-Grønland sommeren 1932. Oslo 1937. Redaktør Odd Arnesen.

²³⁶ Riksarkivet. UD mappe 6431, gruppe 7a.

Isen langs kysten av Øst-Antarktis var ikke jevn nok til å kunne brukes til start og landingsbane. Bruk av sjøfly var derfor det eneste alternativet som var praktisk mulig. Men start og landing på havet var heller ikke uten problemer. Flottørene var skjøre og tålte ikke møtet med is, selv små biter var nok til å lage hull. Det var ikke ofte det var lange nok startbaner mellom flakene inne i isen. Flyet var avhengig av å starte og lande mot vinden. På åpent hav var som regel dønningene og bølgene for høye, eller på tvers av vindretningen. Været var en annen vanskelighet for flygerne. De var avhengige av kontaktflyging, det vil si at de hele tiden måtte ha referanse til terrenget. Med de ekstreme værforholdene i Antarktis var dette et betydelig problem. Bernt Balchen har beskrevet værforholdene i Antarktis: "[...] the weather experienced on the outskirts of the Antarctic continent is the result of pressure waves [...] Such pressure distributions, in connection with the peculiarities of the terrain, produces the most prominent features of the Antarctic climate; excessively strong winds, which, when accompanied by snow or thick drift, are known as blizzards".²³⁷

Flygerne var også navigatører. Flynavigasjonen måtte baseres på astronomiske observasjoner og solkompass, eller hvis det var mulig, på radiopeilinger fra fast stasjon eller skip. Det var få faste holdepunkter i terrenget og det magnetiske kompasset kunne bare brukes som styrekompas på grunn av den store misvisningen og kompassets tendens til å svinge. Noen sitater kan vise hvor stor forskjell det var på navigasjonsteknologi og metode mellom begynnelsen og slutten av trettitallet. I 1930 fløy Riiser-Larsen med Lützow-Holm ved spakene mot Enderby Land. Han skriver: "På veien innover mot land satte jeg meg baklengs i setet og tegnet silhuetter av de isfjell vi passerte, slik som de ville se ut når vi kom tilbake". Etter å ha landet og taxet flyet opp på isen gikk de på ski mot et fjellområde. Situasjonen etter en skitur med flaggheising og okkupasjon ble dramatisk. "[...] da så vi at vi ikke hadde mange minutter å klare oss på, for tåken kom ikke bare drivende, den liksom vokste ut av luften langs hele landet. [...] Vi kunne ikke følge samme kurs tilbake, men måtte sette rett på "Norvegia" for å spare tid. Det var derfor først helt til slutt jeg hadde glede av de silhuettene jeg hadde tegnet. Enda tåken stadig tetnet, fant vi fram til de "avfarende" isfjell og begynte å søke nordover etter "Norvegia". Plutselig åpnet det seg et hull i skylaget, og midt nede i det lå skipet".²³⁸

²³⁷ Balchen, Bernt: "Aviation Lessons of the Antarctic". *Mechanical Engineering*, 1931.

²³⁸ Riiser-Larsen: *Femti år for Kongen*, s.173.

På *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937 foregikk navigasjonen på en mer avansert måte. Viggo Widerøe skriver: ”Under flyvning ut fra basis blev den kurs vi mente var riktig, lagt an efter det magnetiske kompas. Efter ca.10 minutters flyvning blev svinget 180 gr. og styrt ved hjelp av radiokompas rett mot fartøiet. Ved hjelp av solkompass blev så rettv. kurs avlest og utsatt i kartet. Under flyvning ut langs denne kurslinje blev så stadige peilinger av solen foretatt til kontroll eller oplegg for avdrift”.²³⁹ Ved flyging langt øst- eller vestover måtte man også regne med tidsforskjellen, som var merkbar på så høye breddegrader. Det ble også tatt stedlinjer langs kursen ved karakteristiske punkter på kysten, som ble avmerket på kartet sammen med nummer på fotografiet. Under hele flyturen ble det ført nøyaktig journal over vindforhold, kurs, flyhøyde og avlest hastighet.²⁴⁰

Denne oppgaven skiller, som tidligere nevnt, mellom de to formene for kartlegging som ble benyttet. På *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937, da store deler av Øst-Antarktis ble fotogrammetrisk kartlagt, ble det brukt et automatisk kamera. Fotografiene ble tatt opp stereografisk. Det vil si at to og to bilder ble tatt samtidig med mer enn femti prosents overdekning. Ved å se på de to bildene i et stereoskop får man et tredimensjonalt inntrykk av landskapet. De to bildene kalles et stereopar. Legger man et stereopar inn i en kartkonstruksjonsmaskin, en stereoplanigraf, er det mulig å konstruere høydekurver. Man får en målbar rekonstruksjon av terrenget. Det er denne kartleggingsmetoden som kalles fotogrammetri.

En viktig forutsetning for konstruksjonen av nøyaktige kart var selve fotograferingen. På den siste ekspedisjonen for Lars Christensen i 1937 var Nils Romnæs fotograf. Han har beskrevet sitt arbeid på denne måten: ”Kartleggingen skulle foregå ved skråfotografering, da man derved foruten en ganske nøyaktig kystkontur også – under gunstige værforhold – kan få det innenfor liggende land kartlagt opptil 50-60 km. fra kysten. Kameraet blev montert i flyet på gulvet i svampegummi for å undgå vibrasjoner. Fotograferingsretningen var 90° på flyets lengdeakse og med en helling (kameraets helling i forhold til horisonten) på 20°. Kameraet blev automatisk drevet av et 12 v. akkumulatorbatteri, som besørget skiftingen av film og

²³⁹ Widerøe, Viggo: ”Noen tekniske detaljer vedrørende våre flyvninger i Antarktis” i *FLY luftfartsbladet*. Nr. 3, 1937.

²⁴⁰ Vedlegg 12.

eksponering med tidsintervaller i forhold til flyets fart over bakken, således at de enkelte bilder i seriene dekket hinannen innbyrdes med 60 % minimum”.²⁴¹

Kartograf Bernhard Luncke i NSIU laget en nøyaktig instruks for kartleggingsarbeidet som skulle utføres på *Thorshavn* ekspedisjonen i 1937.²⁴² ”Under opptagelsen av et kystparti legges flyets rute over sjøen i en bestemt avstand fra kysten. Denne avstand er avhengig av den målestokk kartet konstrueres i [...]. Foruten en gangs flyging i 7 km avstand fra kysten med fotografering mot land, tas med ca. 50 km mellomrom sløyfeflyginger med fotograferinger langs kysten først til den ene og så til den annen side i serier på 5 bilder med vanlig basis. [...]. Sløyfefotograferingene er meget viktige i tilfeller som dette når det er sparsomt med passpunkter. [...] Under flygingen tegnes skisse i målestokk ca 1:500 000 med kystkontur, øyer og fjelltopper avlagt, likeså fotograferingsrutene, gjerne med en annen farge”.²⁴³ Flygeren og fotografen måtte planlegge på forhånd hvordan de forskjellige partiene skulle fotograferes etter hvert som kystlandet dukket opp. Sløyfefotograferingen kompenserte langt på vei for mangelen på faste (trigonometrisk) observasjoner på bakken.²⁴⁴

Geografen H. E. Hansen kaller den tidlige metoden for geografisk dokumentasjon for ”kroki”, noe som tilnærmet betyr skisse.²⁴⁵ Kroki og enkeltfotografier ble brukt som utgangspunkt ved fremstilling av kart, men disse kartene viste få detaljer og var langt mindre nøyaktige enn de som var fremstilt fotogrammetrisk. I kildene brukes likevel ordet ”kartlegning” om denne metoden. Etter at nøyaktigere metoder for fotografering og konstruksjon ble tatt i bruk fikk ordet et annet meningsinnhold i fagkretser. Dette forholdet avspeiler kvalitetsendringen som fant sted. Bruk av fotogrammetrisk metode ga korrekte kart, men presisjonen i forhold til stedfestingen kunne ikke kvalitetsikres før forholdet til et koordinatsystem, i dette tilfelle lengde- og breddegrader, var på plass. Det kan likevel være grunnlag for å hevde at flybåret fotogrammetri og triangulering fra luften var et stort teknisk fremskritt i kartlegningen av vanskelig tilgjengelige områder. ”The aerial camera, developed for military purposes in the First World War, provided a permanent record of detail vastly superior to notes and sketches”.²⁴⁶

²⁴¹ Bogen, Hans og Romnæs, Nils: ”Den norske luftkartlegging i Antarktis 1937 i *Polarårboken 1937*. Gyldendal Norsk Forlag 1937.

²⁴² Vedlegg 12.

²⁴³ Privatarkiv: Sigurd G. Helle.

²⁴⁴ Vedlegg 11 og 12.

²⁴⁵ Av det franske ordet ”croquis”.

²⁴⁶ Fogg: *A History of Antarctic Science*, s. 141.

I 1947 ble store deler av kontinentet kartlagt fra luften av ekspedisjonen American Operation Highjump. Det ble ikke utført trigonometriske målinger på bakken, noe det heller ikke hadde vært anledning til på *Thorshavn* eller *Schwabenland* ekspedisjonene. Grunnlaget for kartkonstruksjonen var derfor basert på samme type data som i 1937 og 1939. Først året etter, da Operation Windmill benyttet helikopter, ble det foretatt kontrollmålinger på bakken.

Kapittel 10.

Oppsummering og konklusjon

”Man spør sig selv – hvad er det egentlig som driver dig til dette? Det er jo ofte et slit, med mange Ubehageligheter og enorm Risiko og billig er det jo heller ikke, men det gir én en mærkelig Tilfredsstillelse – specielt dette at være med paa at forbedre Kartene og skaffe Nyheter fra det ukjendte”.
Lars Christensen i dagboken fra Thorshavn-ekspedisjonen i 1937.

Det er kort avstand mellom Victoria Terrasse, stortinget, regjeringsbygningen og det kongelige norske slott. Arenaen hvor disse begivenhetene fant sted i januar 1939 danner et ørlite geografisk område i motsetning til de veldige landområdene som ble annektert. Norsk territorium ble mer enn åtte ganger større i løpet av noen vinterdager dette året. De første norske ekspedisjonene med fly oppdaget ukjente landområder i konkurranse med Storbritannia. Etter britenes annektering av den australske sektoren i 1933 endret forholdet seg og Norge ble foretrukket som nabo i Antarktis. Men selv etter klare, positive signaler fra britiske myndigheter nølte de norske politikerne. Først da en tysk ekspedisjon var på vei mot Dronning Maud Land viste politikerne handlekraft. Den norske annekteringen fant sted tre dager før Görings ekspedisjon nådde Antarktis i januar 1939. Mindre enn ett år senere var både Norge og Dronning Maud Land på tyske hender. Tyskland beholdt ikke noe område i Antarktis da krigen var slutt. Man kan likevel si at den tyske ekspedisjonen hadde gitt et viktig bidrag til utforskningen av den vestlige delen av Dronning Maud Land. Oppdagelsen var ikke fullført før kystlinjen var nøyaktig definert. Det skjedde først etter at *Thorshavn* og *Schwabenland* ekspedisjonene hadde kartlagt tilnærmet hele området.

Teknologien som ble benyttet på ekspedisjonene er sentral i oppgaven. Fly ble første gang brukt til oppdagelse og kartlegning i Øst-Antarktis i 1929. Kartene som ble tegnet var, i den første delen av 1930-tallet, basert på enkle skisser og fotografier. Senere ble det benyttet stereografisk seriefotografering fra fly (fotogrammetri) og kartene ble konstruert ved hjelp av en maskin som gjorde det mulig å bestemme høydekurver. Jeg har forsøkt å vise at dette var en vesentlig forbedring av kartene, og at det var samspillet mellom flyet og den nye fotometoden som førte til denne forbedringen. Ved å se ekspedisjonene i lys av den teknologiske utviklingen har det vært hensikten å få klarlagt omfanget av og forskjellen i

kvalitet mellom kartlegningen som ble utført av ekspedisjonene tidlig og sent på 1930-tallet. Dokumentasjonen som ble bearbeidet etter de tidlige ekspedisjonene med *Norvegia* og *Discovery* resulterte i kart med et lavere presisjonsnivå enn kartene fra slutten av perioden. Hvis man vurderer utviklingen fra et teknologisk perspektiv er det ikke nok å definere innføringen av fly som epokegjørende i seg selv. Det var først da flyet ble brukt som plattform for kameraet at kartene over Antarktis endret karakter og kvalitet.

Bruk av fly førte til at det ble mulig å kartlegge store områder i løpet av kort tid. Dette er vist i en grafisk fremstilling (vedlegg femten) ved å markere områdene som ble fotografert fra luften av de forskjellige ekspedisjonene. Alle ekspedisjonene som er behandlet i denne oppgaven opererte fra skip. De norske ekspedisjonene var enklere og rimeligere utrustet enn de britiske og den tyske, men resultatet av kartlegningsarbeidet var likevel tilfredsstillende. Den private *Thorshavn* ekspedisjonen i 1936 – 1937 var den første som benyttet fotogrammetrisk kartlegning. Resultatet var at store deler av Øst-Antarktis ble kartlagt. Denne metoden ble også benyttet av den tyske *Schwabenland* ekspedisjonen to år senere. Den tyske ekspedisjonen er inkludert i oppgaven fordi den ble utløsende faktor ved annekteringen av Dronning Maud Land.

Motivet for å sende forskningsekspedisjoner til dette området var primært å lete etter hvalfelter. Hvalfangsten var viktig for den norske økonomien i mellomkrigstiden og inntektene av fangsten i Øst-Antarktis kan sees som et sentralt motiv både hos rederne og politikerne. Territoriale besittelser var viktig fordi en stor del av fangsten foregikk innenfor territorialgrensen. Denne fangsten var regulert i de britiske sektorene andre steder i Antarktis og lisensavgiftene som ble betalt til Storbritannia var betydelige. Det var altså på havet den viktigste interessen lå. Det var et problem i Antarktis å bestemme territorialgrensen fordi det meste av kysten var islagt og det var vanskelig å fastlegge grensen mellom land og hav. Kartlegning av kystlinjen var derfor en viktig oppgave for ekspedisjonene. Nasjonal selvhøvdelse og ære var også et av motivene. Imperialistiske og strategiske hensyn førte til at territoriale besittelser ble tillagt betydning utover de økonomiske interessene. De territoriale ambisjonene førte til motsetninger mellom Storbritannia og Norge i begynnelsen av perioden fordi ekspedisjonene delvis arbeidet i det samme om området. I slutten av perioden var det den tyske stormakten som utfordret de norske interessene i området. Kartlegningen av Øst-Antarktis kan også sees i et større historisk perspektiv hvor fremstilling av kart har en politisk intensjon. Den politiske betydningen ligger i at den som lager et kart symboliserer at dette

området er blitt et nasjonalt territorium. Kartografi kan på den måten brukes til å uttrykke nasjonal identitet og virke nasjonalt samlende. Andre motiver som har vært nevnt i forbindelse med territorielle besittelser i dette området er mulige forekomster av kull og mineraler. Landingsmuligheter for sivile flyruter har også vært diskutert i forbindelse med annekteringen av Dronning Maud Land.

Annekteringen kan sees både i et kort og et langt tidsperspektiv. Utenrikspolitisk var forholdet til Storbritannia den viktigste faktoren i den norske politikken gjennom hele perioden. Forholdet mellom de to landene endret seg etter den britiske annekteringen av Den australske sektoren. Storbritannia støttet en norsk annektering fra 1933. I et kort perspektiv var det den tyske ekspedisjonen som utløste det norske initiativet. Forskningsekspedisjonene hadde gjennom hele perioden statlig fullmakt til å foreta annektering for Norge. Man kan si at grensene for Dronning Maud Land var definert alt i 1933 ved at området øst for 45° var lagt inn under Den australske sektoren. Avgrensningen av det norske området i vest til Falklandsektoren ble også definert av de britiske myndighetene. Utenriksdepartementet forberedte en annektering fra 1938, men den utløsende årsaken til annekteringen i 1939 var opplysningen om at en tysk ekspedisjon var på vei til området.

På det innenrikspolitiske planet var myndighetene i hele perioden under press fra to kanter. På den ene siden sto de økonomiske aktørene med Lars Christensen i spissen. Ekspedisjonene han utrustet i perioden 1927 – 1937 hadde fullmakt til å okkupere ukjent land og han sto bak annekteringen av Bouvetøya og Peter Is øy. Da annekteringen av Dronning Maud Land ble behandlet i stortinget ble hans innsats berømmet. Det var imidlertid ikke enighet i hvalfangstmiljøet om betydningen av besittelser i Antarktis. På slutten av perioden var de norske rederiene i ferd med å miste den sterke posisjonen de hadde hatt og flere gikk over til tankfart. Den andre gruppen, som representerte en offensiv og aktivistisk holdning i polarpolitikken, var preget av et miljøet med Adolf Hoel, Bjarne Aagaard og Hjalmar Riiser-Larsen som de fremste eksponentene. Annekteringen av Dronning Maud Land i 1939 var både en reaksjon på private fremstøt og et resultat av internasjonal politikk.

Ekspedisjonene som presenteres i oppgaven arbeidet i Øst-Antarktis i tidsrommet 1929 – 1939. De var utrustet med fly og ved siden av vitenskapelige forskningsoppgaver skulle de oppdage og kartlegge ukjent land. Det er den teknologiske siden av kartlegningsvirksomheten som har vært hovedfokus, men for å kunne diskutere resultatene av denne aktiviteten har det

vært nødvendig å se på årsakene til at de ble sent sydover. Ved vektlegningen av den funksjonelle sammenhengen har politiske forhold også vært sentrale. Hensikten har vært å se hvilken samfunnsmessig betydning den geografiske og topografiske flykartlegningen fikk ved å relatere den til aktørenes handlingsmotiver. Annekteringen av Dronning Maud Land representerer en konkret begivenhet og et vendepunkt i den norske polarhistorien i Antarktis. Det har derfor vært hensiktsmessig å knytte resultatet av ekspedisjonenes arbeid til denne begivenheten. Ved å sammenligne kvaliteten på kartene fra ekspedisjonene tidlig på 1930-tallet med de som er laget senere har jeg forsøkt å vise hvilken betydning innføringen av fotogrammetrisk kartlegningsmetode fikk. Kartenes funksjon kan være et symbol på nasjonal identitet og markering av et territorium, men de var også et praktisk hjelpemiddel til sikker navigering i et farlig farvann. Ekspedisjonens kartlegning var derfor viktig på flere plan.

Bruk av fly ved oppdagelse og kartlegning førte til at myndighetene kunne vise til en nasjonal markering av det området de ønsket å annektere. Denne aktiviteten var av større symbolsk verdi enn de andre forskningsaktivitetene og en viktig legitimering av den norske tilstedeværelsen. Både referatet fra møtet i UD, stortingsmeldingen og uttalelsen fra stortingspresidenten viser dette, selv om andre faktorer også var medvirkende. Kohts spørsmål om rettsgrunnlaget for annekteringen ble besvart positivt ved å henvise til de norske ekspedisjonenes arbeid. Det kan derfor være grunn til å hevde at kartlegningen av Øst-Antarktis på Lars Christensens ekspedisjoner i den perioden oppgaven tar for seg spilte en viktig rolle da Norge annekterte Dronning Maud Land.

Jeg har også forsøkt å vise at det skjedde en vesentlig forbedring av kartene da ekspedisjonene tok i bruk fotogrammetri i kartlegningen. Denne vurderingen er i første rekke basert på uttalelser fra sentrale personer og representerer et teknologisk perspektiv. Jeg har forsøkt å vise dette ved hjelp av et utvalg illustrasjoner og kart. Konklusjonen er at dette spørsmålet også kan besvares positivt. Både når det gjelder kvalitet og kvantitet var disse kartene bedre. Det er mer tvilsomt om en funksjonell vurdering vil gi samme svar, i hvert fall der intensjonen var politisk. Det ser ikke ut til at det skilles spesifikt mellom kart fra de tidlige ekspedisjonene til Christensen og den siste som benyttet fotogrammetri i kildene som er benyttet i oppgaven. Når det gjelder bruken i forbindelse med navigasjon og andre praktiske aktiviteter er det neppe tvil om at fotogrammetrisk kartlegning med fly representerte en forbedring av kartene.

Litteratur

Aagaard, Bjarne: *Fangst og forskning i Sydishavet*. Oslo 1934

Andersson, J. G.: *Sydpolens hjältar*. Stockholm 1954

Barr, Susan: *Norway – a consistent polar nation?* Oslo 2003.

Blom, Kari og Helle, Knut: *HISTORIE hva hvordan hvorfor*. Bergen 1990.

Bogen, Hans: *linjer i Den norskehvalfangsts historie*. Oslo 1933.

Burgess, R. T.: "Klarius Mikkelsens landing cite: Some furter notes on the 1935 Norwegian visit to the Vestfold Hills, East Antarctica. *Polar Record* 38 (205). U.K. 2002.

Christensen, Lars: *Such is the Antarctic*. London 1935.

Dodds, Klaus: *Geopolitics in Antarctica. Views from the Southern Oceanic Rim*. Scott Polar Research Institute. 1997.

Dahl, Ottar: *Grunntrekk i historieforskningens metodelære*. Oslo 1967.

Drivenes, Einar-Arne og Jølle, Harald Dag: *Norsk Polarhistorie* Bind 1-3. Oslo 2004

Egeland, Marianne: *Hvem bestemmer over livet?* Oslo 2000.

Fogg, G. E.: *A History of Antarctic Science*. Cambridge 1992

Fure, Odd-Bjørn: *Mellomkrigstid 1920- 1940 i Norsk utenrikspolitikks historie*. Oslo 1996.

Hansen, H. E.: *Atlas over dele av det antarktiske kystland*. Oslo 1946.

Hatherton, Trevor (Red.): *Antarctica*. London 1965.

Headlad, R. K.: *Chronological List of Antarctic Expeditions and related Historical Events*. Cambridge 1989.

Herrmann, Ernst: *Deutsche Forscher im Südpolarmeer*. Berlin 1941.

Hart, C. A.: *Air Photography applied to Surveying*. London 1948.

Hoel, Adolf: *Mitt arbeide i og for polaregnene*. Oslo 1977.

Isachsen, Gunnar: *Norvegia rundt Sydpollendet*. "Norvegia-ekspedisjonen 1930 – 1931". Oslo 1934.

- Kirwan, L. P.: *A history of Polar Exploration*. 1959.
- Kjelstadli, Knut: *Fortida er ikke hva den engang var*. Oslo 1999.
- Lakhtine, V. L.: *Retten til de nordlige polarområder*. Moskva 1928.
- Landes, David: *The unbound Prometheus*. 1965
- Miller, J. Holmes: "The Mapping of Antarctica" i *Antarctica*. London 1965.
- Mills, William James (red.): *Exploring Polar Frontiers. A Historical Encyclopedia*. 2003.
- Mittelholzer, Walter: *By Airplane towards the North Pole. "An Account of an Expedition to Spitzbergen in the Summer of 1923"*. London 1925.
- Olstad, Finn: *Sandefjords historie*. Bind 1-2. Sandefjord 1997.
- Price, A. Grenfell: *The Winning of Australian Antarctica*. London and Sidney 1963.
- Riffenburgh, Beau: *The Myth of the Explorer. "The Press, Sensationalism, and Geographical Discovery"*. London and New York 1993.
- Riiser-Larsen, Hjalmar: *Mot ukjent land*. Oslo 1930.
- Riiser-Larsen, Hjalmar: *Femti år for Kongen*. Oslo 1957.
- Savours, Ann: *The Voyages of the Discovery*. London 1992.
- Smedal, Gustav: *Erhvervelse av stasøyhet over polarområder*. Oslo, 1930.
- Skagestad, Odd Gunnar: *Norsk polarpolitik. "Hovedtrekk og utviklingslinjer 1905 – 1974"*. Oslo 1975.
- Stonehouse, B.: *Encyclopedia of Antarctica and the Southern Oceans*. London 2002.
- Sugden, David: *Arctic and Antarctic. A Modern Geographical Synthesis*. New Jersey 1982.
- Tønnessen, Joh. N. og Johnsen, Arne Odd: *Den moderne hvalfangsts historie. Opprinnelse og utvikling*. Bind 3 og 4. Oslo 1969 og 1970.
- Widerøe, Viggo og Skappel, Helge: *Pionertid*. Oslo 1946.
- Wise, Terence: *Polar Exploration*. London 1973.

Artikler, foredrag og offentlige publikasjoner

Aagaard, Bjarne: "Antarktis 1502-1944", i "Meddelelser Nr. 60", Norges Svalbard og Ishavsundersøkelser, Oslo 1944.

Arnesen, Odd: "Intervju med hvalskytter Finn Bryde", i *Polarårboken*. Oslo 1945.

Balchen, Bernt: "Aviation Lessons of the Antarctic", i *Mechanical Engineering*, 1931.

Basberg, Bjørn, Ringstad Jan Erik, Wexelsen, Einar: *Whaling and history. Perspectives on the Evolution of the Industry*. Publikasjon 29, Hvalfangstmuseet i Sandefjord.

Barr, Susan: "Norwegian use of the polar ocean as occupational arenas and exploration routes", i *PolarRecord* 37 (201) 2001.

Bogen, Hans: "Main Events in the History of Antarctic Exploration". Særtrykk fra *The Whaling Gazette*, Sandefjord 1957.

Bogen, Hans og Romnæs, Nils: "Den norske luftkartlegging i Antarktis 1937", i *Polarårboken 1937*. Oslo 1937.

Christensen, Lars: *Min siste ekspedisjon til Antarktis 1936 – 1937*. Foredrag i Norsk Geografisk Selskap, Oslo 1938.

Christensen, Lars: "Recent Reconnaissance Flights in the Antarctic", i *The Geographical Journal* vol. XCIV, nr. 3. September 1939.

Christensen, Lars: "The Course of Antarctic Exploration between Longitudes 20° W. And 110° E." i *The Geographical Journal*. Vol XCIV, nr. 3. September 1939. Vedlegg til artikkelen i samme nummer.

Debenham, Frank: Frank Debenham: "The Aims of Polar Exploration" i *The Polar Book*. London 1930.

Drivenes Einar-Arne: „Ishavsimperialisme” i Drivenes Einar-Arne og Jølle, Harald Dag: *Norsk Polaristorie* Bind 2. Oslo 2004.

Haffner, Einar: "Geografisk kronikk", i *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Bind III, hefte 5/8. 1931.

Hansen, H. E.: "Konsul Lars Christensens ekspedisjon til Antarktis sesongen 1936 – 37 og dens kartografiske resultater", i *Polarårboken 1937*.

Hoel, Adolf : "Kong Leopold og Dronning Astrid Land" i *Norsk Geografisk Tidsskrift*, B. VII. H.3. 1938.

Hoel, Adolf: "Norges livsrom", i *Det nye Norge*. Oslo 1944.

Hoel, Adolf: „Die Verwendung von Luftfahrzeugen bei der Erforschung der Polargebiete“. Vortrag in der Lilienthal-Gesellschaft für Luftfahrtforschung am 12. mai 1938 im Pressenhaus zu Berlin. Særtrykk fra *Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, årgang 1938, nr. 5/6. 1938.

Hoel, Adolf: “Suverænitetsspørsmål i polartraktene”. *Nordmandsforbundet*, årgang 21, 1928.

Isachsen, Gunnar: “Norwegian Explorations in the Antarctic”, 1930 – 1931”, i *The Geographical Review*, Vol. XXII. No. 1, January 1932.

Joerg, W. L. G.: „Brief History of Polar Exploration“, i *American Geographical Society, Special Publication no 11*, New York 1930.

Liljequist, Gösta H.: ”Några drag ur Antarktis’ upptäckshistoria”, i *Ymer* 1944.

Luncke, Bernhard: ”Norges Svalbards- og Ishavsunderøkelsers luftkartlegning i Eirik Raudes Land 1932”. Særtrykk av *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Bind IV, hefte 6, 1933.

Mawson, Douglas: ”The Antarctic Cruise of the ”Discovery” 1929-1930”, i *Geographical Review*, October 1930.

Mikkelsen, Klarius: “Opdagelsen av Ingrid Christensens Land”, i *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Oslo 1935.

Rian, Lars Øivind: ”Norsk ekspansjonspolitikk i Arktis og Antarktis i mellomkrigstiden. Beveggrunner for annekteringen av Jan Mayen og Bouvetøya”. Hovedfagsoppgave ved Historisk institutt, Universitetet i Bergen 1995.

Riiser-Larsen, Hjalmar: ”Den tredje *Norvegia*-ekspedisjonen 1929 – 1930”, i *Norsk Geografisk Tidsskrift*. Bind III, hefte 4. 1930.

Ritscher, Alfred: „Vorbericht über die deutsche Antarktische Expedition 1938/39“, i *Deutsche Seewarte*, 1939.

Skagestad, Odd Gunnar: ”Vår sydligste provins – fortellingen om Dronning Maud Land”, i *Nytt Norsk Tidsskrift* nr. 3, 2005.

St. meld. Nr. 19 (1939). “Norsk statsvelde i Antarktis”. (Vedlegg nr. 1).

Widerøe, Viggo: “Noen tekniske detaljer vedrørende våre flyvninger i Antarktis”, i *FLY luftfartsbladet*. Nr. 3, 1937.

Wråkberg, Urban: ”Polarområdenes gåter”, i Drivenes, Einar-Arne og Jølle, Harald Dag: *Norsk Polarhistorie* Bind 1. Oslo 2004

Wråkberg, Urban: ”The Politics of Naming. Contested Observations and the Shaping of Geographical Knowledge”, i Bravo, Michael og Sörlin, Sverker: *Narrating The Arctic: A Cultural History of Nordic Scientific Practices*. USA, 2002.

Hoalf-mus

Dj. Aagaard
24. UD# (1095-1112)

8881

MI. 11111111

2

Utenriksdepartementet.

Utenriksdepartementet i dette området var først etablert i 1914. Det ble etablert som et departement under navnet Utenriksdepartementet. I 1920 ble det omorganisert og navnet ble endret til Utenriksdepartementet. I 1923 ble det omorganisert igjen og navnet ble endret til Utenriksdepartementet. I 1928 ble det omorganisert igjen og navnet ble endret til Utenriksdepartementet. I 1931 ble det omorganisert igjen og navnet ble endret til Utenriksdepartementet. I 1933 ble det omorganisert igjen og navnet ble endret til Utenriksdepartementet. I 1939 ble det omorganisert igjen og navnet ble endret til Utenriksdepartementet.

St. meld. nr. 19.

(1939)

Norsk statsvelde i Antarktis.

Tilråding frå Utenriksdepartementet 20 januar 1939 godkjent ved kongeleg resolusjon same dag.

(Målboren av utenriksminister Halvdan Koht.)

Med kongeleg resolusjon den 14 januar 1939 vart det vedteki å ferde ut ei kongeleg kunningering om at ein part av det antarktiske fastlandet skulle bli dregen inn under norsk statsvelde.

Utenriksdepartementet held det for rett og rimeleg at det førelegget frå departementet som gav grunnane for dette tiltaket, blir sendt

fram til Stortinget så fort som råd er, og vil difor

tilråde:

Tilrådinga frå Utenriksdepartementet 14 januar 1939 om å draga ein part av det antarktiske fastlandet inn under norsk statsvelde blir sendt i avprent til Stortinget.

Norsk statsvelde i Antarktis.

Tilråding frå Utenriksdepartementet 14 januar 1939 godkjent ved kongeleg resolusjon same dag.

(Målboren av utenriksminister Halvdan Koht.)

Med kgl. resolusjon den 23 januar 1928 vart Bouvetøya i Sørishavet lagt inn under norsk statsvelde, og med kgl. resolusjon den 1 mai 1931 vart det same gjort med Peter I-øya i det same havet.

Bouvetøya ligg på 3° 24' austleg lengd og 54° 26' sudleg breidd, såleis i den parten av det antarktiske området som ofte blir kalla Atlanthavs-sektoren. Peter I-øya ligg på 90° 35' vestleg lengd og 68° 50' sudleg breidd, såleis i Stillehavssektoren av det antarktiske området.

Tanken med å legge desse øyane i Sørishavet under norsk statsvelde var å gje den norske fangstnæringa i dette området faste punkt å stø seg til og verja ho mot tenkelege inngrep ifrå framande makter.

Sia har det vori drøftingar mellom statsmaktene og dei norske interesserte om det ikkje ville vera rett og nyttig å draga inn

under norsk statsvelde ein part av det antarktiske fastlandet.

Av dette fastlandet med hav og øyar utafor har Stor-Britannia i 1908 lagt under seg det området som vart kalla Falkland Islands Dependencies. Området Ross Dependency vart i 1923 lagt under New Zealand. Og det største av alle områda, frå 160° til 45° austleg lengd, vart i 1933 lagt under Australia. Innafor dette siste området hadde likevel Frankrike i førevegen teki under seg eit lite landstykke med eit par øyar, Adélie-land kringom 140° austleg lengd.

Bouvetøya ligg i havet utafor land mellom det britiske og det australske området. Det landet som fyller dette mellomromet, er da det som ofte har vori kalla Atlanthavs-sektoren, og her har enda ingen stat gjort krav på styringsmakt.

Fastlandet i dette området var lenge heilt ukjent og ugranska. Vi veit om at somme oppdagingsferder i eldre tid nådde inn i havet utafor dette fastlandet, såleis ei russisk ferd i 1820 og to engelske ferder 1831 og 1843. Men inga av desse ferdene kom så langt inn så folk såg land; langt mindre kjem folk på land ifrå dei.

Det var ikkje føre 1929 at det gikk granskingsferder fram til fastlandet i denne parten av Antarktis, og da var det norske ekspedisjoner som kom dit. I sommaren 1929—30 sende kvalfangaren Lars Christensen ein ekspedisjon under kaptein Riiser-Larsen i lag med kaptein Lütow-Holm som gjorde granskinger og tok kartfotografi frå lufta langs med store stykke av landet, bl. a. det området som sia vart døypt Kronprinsesse Märthas Land. På ein ny ekspedisjon 1930—31 utsend av Lars Christensen vart like eins eit stort område oppdaga og utgranska med fly; det landet vart kalla Prinsesse Ragnhilds Land. I dette landet var det at kaptein Riiser-Larsen m. fl. kom til lands på ein ekspedisjon dei gjorde med stønad av den norske staten 1932—33, og både dei og andre stader innafor den sektoren det her er tale om, var norske kvalfangarar i desse åra mange gonger nær opp under land. Endeleg sommaren 1936—37 hadde Lars Christensen ein ny ekspedisjon til Antarktis, og løytnant Widerøe flaug da med fly over store vidder, så mykje nytt land vart oppdaga og kartlagt både utafor og innafor det området som dei førre ekspedisjonane hadde komi til; eit landstykke som no vart utgranska mellom Dronning Mauds og Prinsesse Ragnhilds Land fekk namnet Prins Haralds Land. På alle desse ekspedisjonane vart på det aller næraste alt fastlandet innafor Atlanthavs-sektoren på området nærast utmed havet granska og kartlagt så godt så ein torer seia at ikkje mange partar av det antarktiske fastlandet er betre kjent.

Det er verdt å nemne at norske oppdagarar, Roald Amundsen og andre, har granska ut landet på andre kantar og av Antarktis, og serleg har dei i dei siste åra granska og kartlagt mykje av det landet som i 1933 vart lagt under Australia. Det bør likevel ikkje bli spørsmål om at Noreg gjer krav på noko land som på førehand er lagt under ein annan stat. Dette svarar med den fråsegn som den norske regjeringa gav til den britiske i 1929, at ho ikkje ville reise noko landkrav innafor dei områda som da var lagde inn under det Britiske Samveldet.

Men det landet som til no ligg herreløst og

som ingen andre enn nordmenn har granska og kartlagt, det synes Noreg med full rett kunna gjera krav på å legge under seg.

Dette området er just det som i dei siste åra har vori det viktigaste for norsk kvalfangst. Denne fangsta går no for seg ute i det frie havet, men arbeider seg frametter sommaren nærare og nærare inn imot land. Fastlandsstranda på denne kanten fylgjer om lag den 70de breiddgraden, og iskanten ligg i fyrstninga på sommaren, i desember månad, gjerne på 60°; det er fyrst i februar at kokebåtane kjem nokolunde nær inn under land.

Eit spørsmål som kan vera viktig når det gjeld fridomen for fangstferding, er kor langt ut i havet ein torer rekne grensa for statsveldet. Men dette spørsmålet står enda noko uvisst. Det har vori framhaldi at isgrensa her i Sørishavet må bli rekna for landegrense, og Stor-Britannia og dei to britiske dominions som har teki land her, har for det meste dregi grensa si langs etter den 60de breiddgraden. Kor mykje som dermed skal vera sagt om retten til styringsmakt, synes ikkje heilt klårt; visst er det berre at det i nokre år vart kravt avgift av norsk kvalfangst innafor denne grensa.

Nett av di at slike grensespørsmål framleis er uavgjort, kan det vera serskilt ynskeleg for den norske fangstnæringa på desse hava at Noreg er herre over eit breitt stykke av fastlandet med det havet som ligg utafor. Noreg vil for sin part ikkje gjera noko krav på å stenge andre nasjoner ute frå det havområdet som det såleis kunne få styringsmakt over, eller på nokon måte hindre dei i å drive fangst der. Men dei norske fangarane bør vera trygge på at ikkje andre heller kan stenge dei ute eller gjera noko som kan vera til skade eller tap for næringsdrifta deira.

Den norske regjeringa har lenge hatt syn for dette kravet, og i alle åra sia spørsmålet kom opp har ho arbeidd med å førebu ein skipnad som skulle oppfylle naturlege norske krav. Ho meiner at no er tida komen til å ta den endelege avgjerda.

Rettsgrunnlaget for Noreg til å draga det nemnde herrelause landet inn under sitt velde er som nemnt det norske geografiske granskings-arbeidet som er gjort på dette området og som nordmennene til no har vori åleine om.

Dei praktiske omsyna som skulle føre til at Noreg nyttar den retten det såleis kan seia seg ha vunni, skriv seg ifrå den norske kvalfangsta i Sørishavet og serskilt i havet utafor det landet som det her er spørsmål om.

2
14/11.28

Norsk statsvelde i Antarktis.

Utanriksdepartementet vil difor

tilråde:

at Kongen samtykker og skriv under eit framlagt utkast til kongeleg kunngjering om at den parten av fastlandsstranda i Antarktis som tøyser seg ifrå grensa for Falkland Islands Dependencies i vest (grensa for Coats

Land) til grensa for Australian Antarctic Dependency i aust (45° austleg lengd) med det landet som ligg innafor denne stranda og det havet som ligg innåt, blir dregen inn under norsk statsvelde,

og at Justisdepartementet får fullmakt til å ta avgjerd om forskrifter for politimyndighet innafor dette området.

Vi HAAKON, Noregs Konge,

gjer kunnig:

Den parten av fastlandsstranda i Antarktis som tøyser seg ifrå grensa for Falkland Islands Dependencies i vest (grensa for Coats Land) til grensa for Australian Antarctic Dependency i aust (45° austleg lengd) med det landet som ligg innafor denne stranda og det havet som ligg innåt, blir dregen inn under norsk statsvelde.

Gjevi på Oslo slott 14 januar 1939

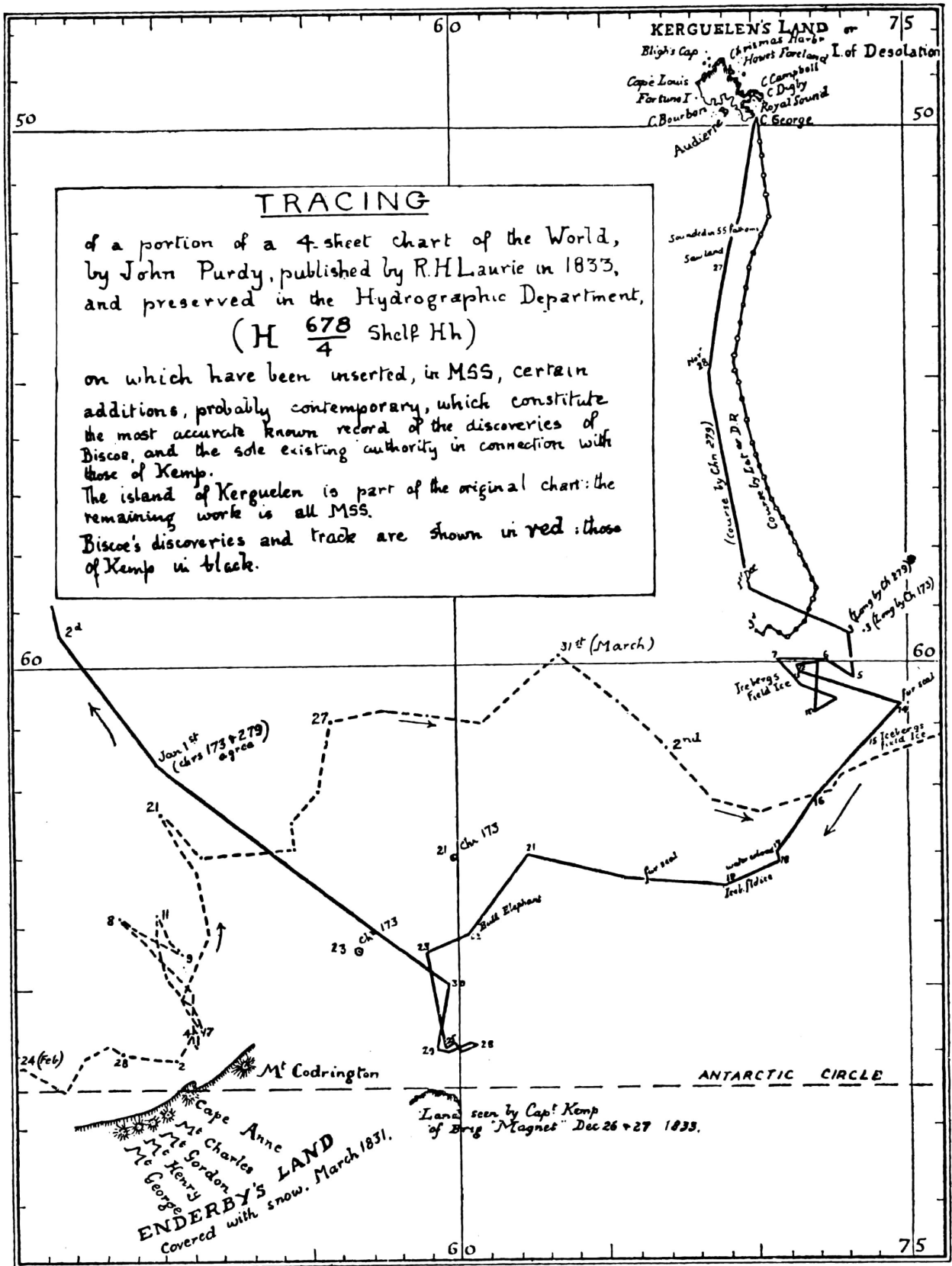
Under Vår hand og riksseglet

HAAKON

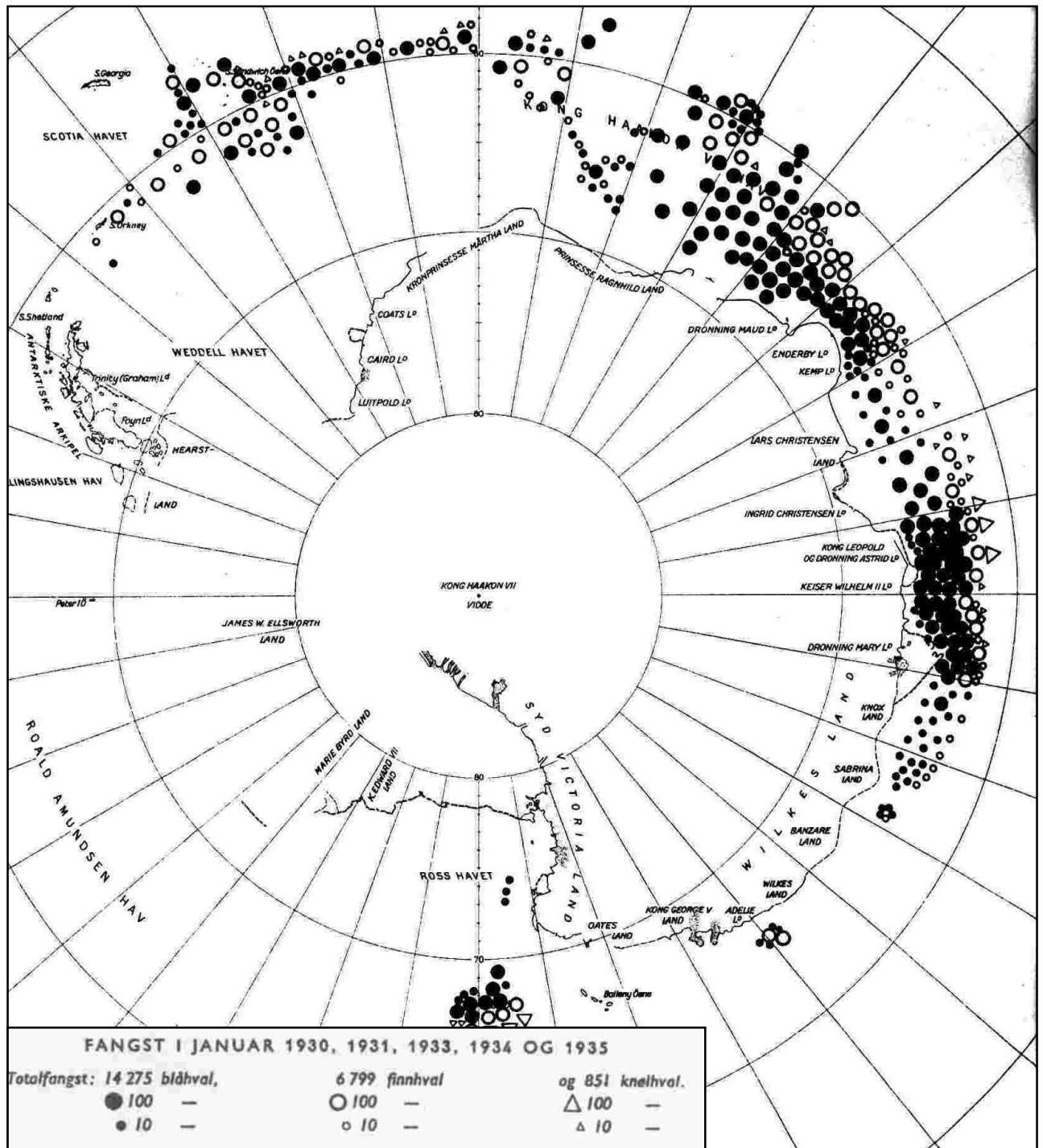
(L. S.)

Johan Nygaardsvold

B. Rolsted

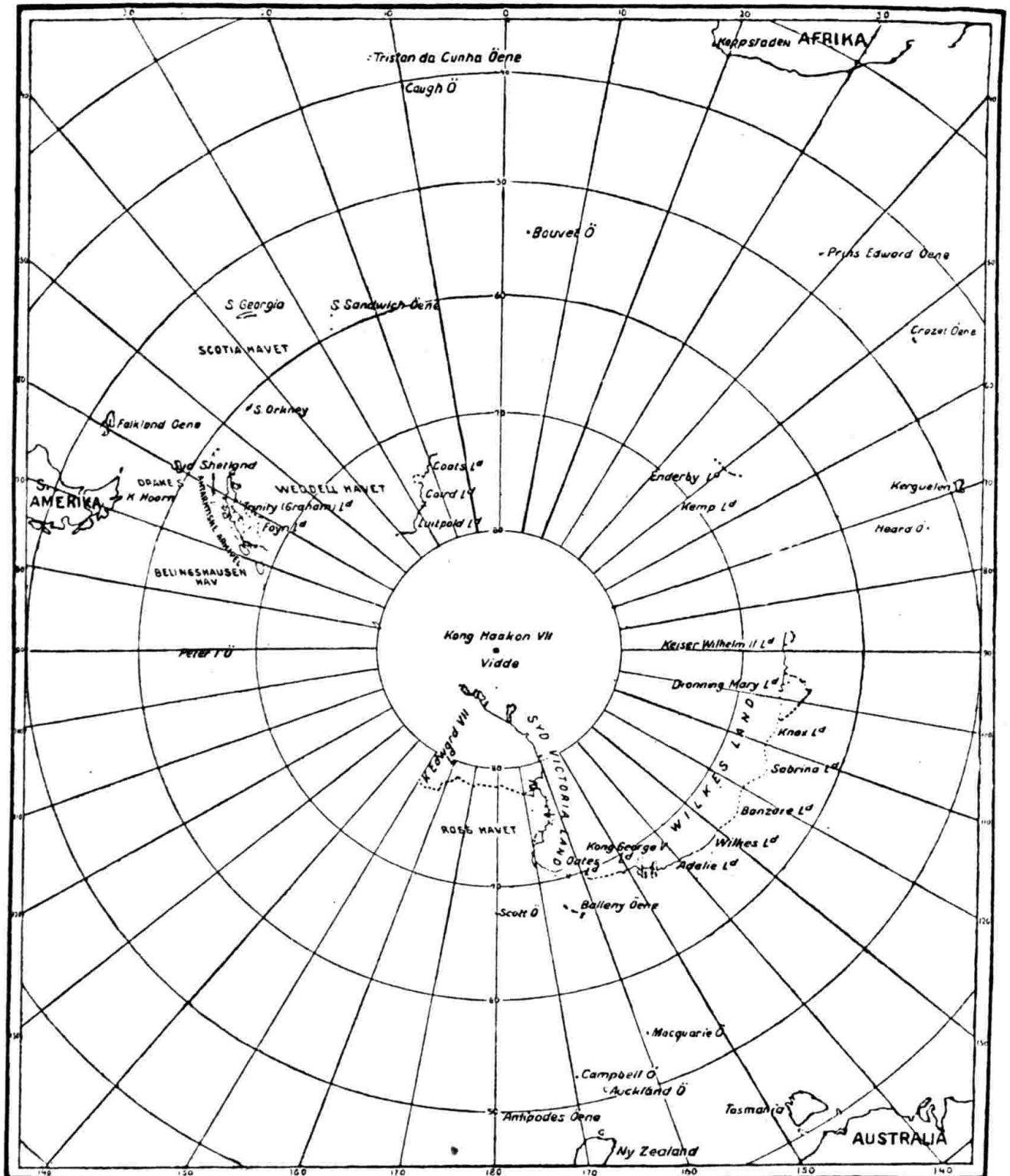


Fangst i januar 1930 – 1935



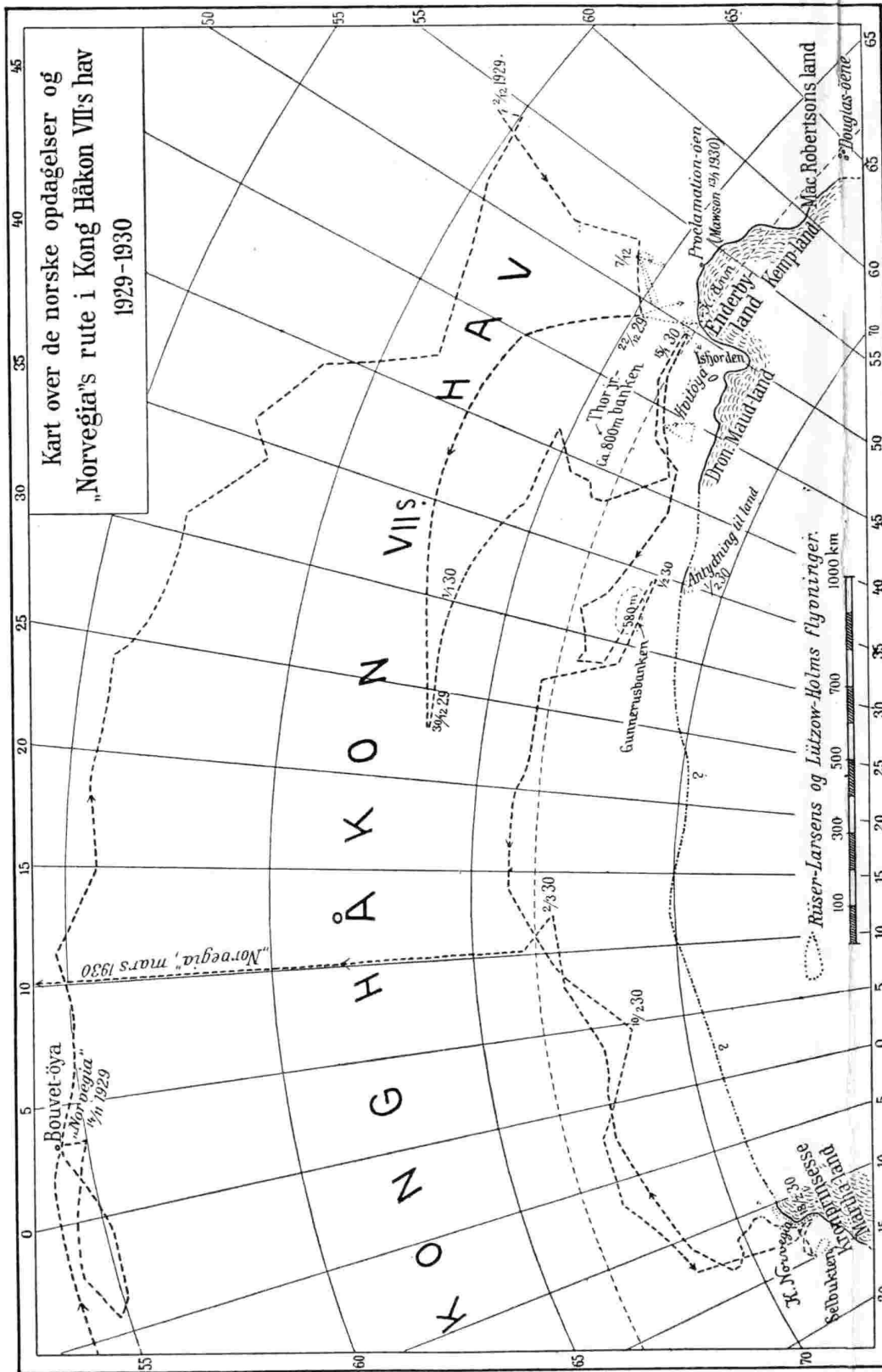
Kartet viser hvor det ble fanget hval i havområdene rundt det antarktiske kontinentet. Utsnittet er hentet fra "Atlas over Antarktis og Sydishavet", redigert av H. E. Hansen. Utgitt av Hvalfangernes Assuranceforening 1935.

Antarktis 1927



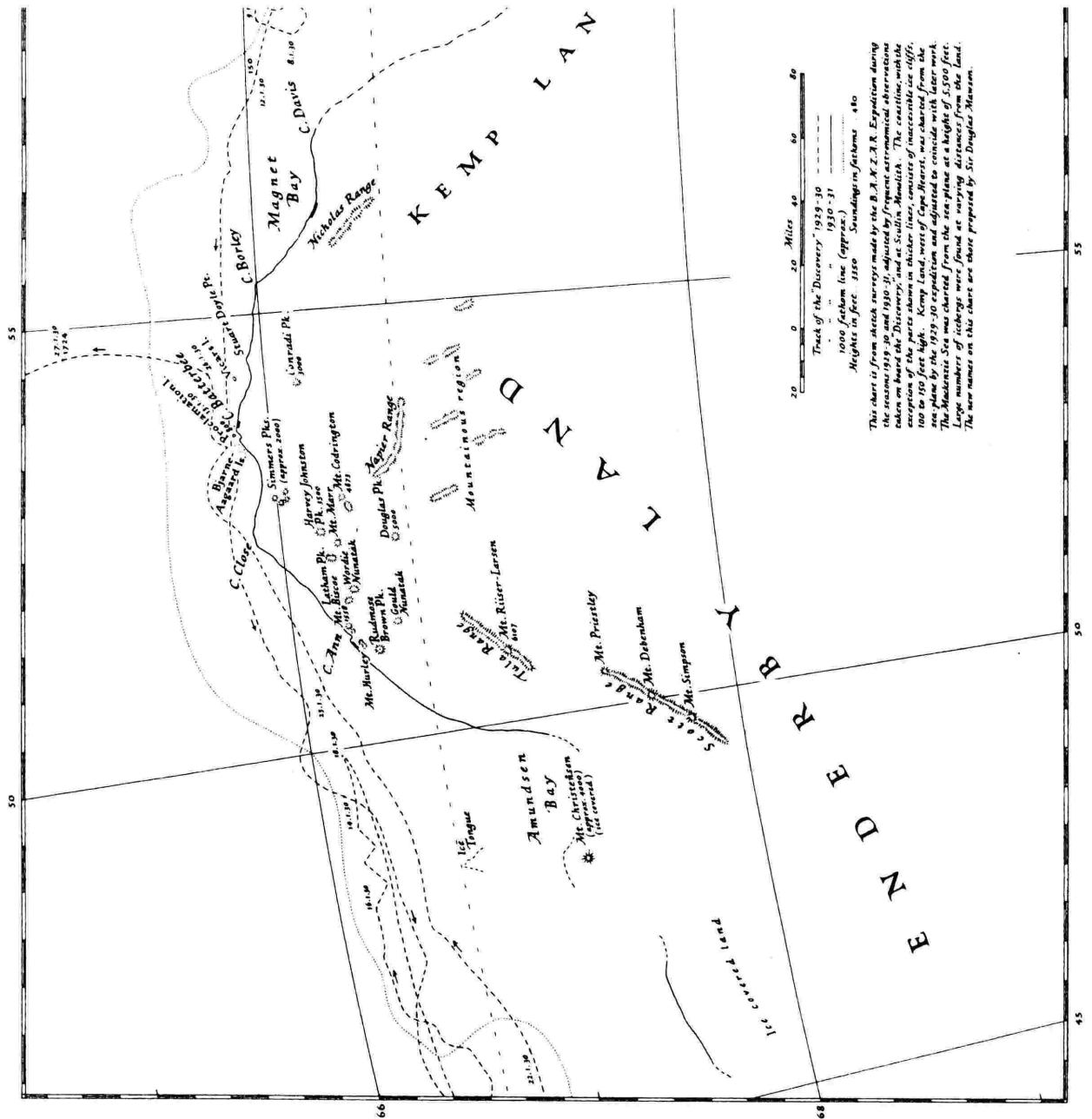
Kartet viser hvilke områder av Antarktis, som var oppdaget og kartlagt i 1927. Det er fra Lars Christensens bok "Such is the Antarctic".

Norvegias rute 1929 – 1930



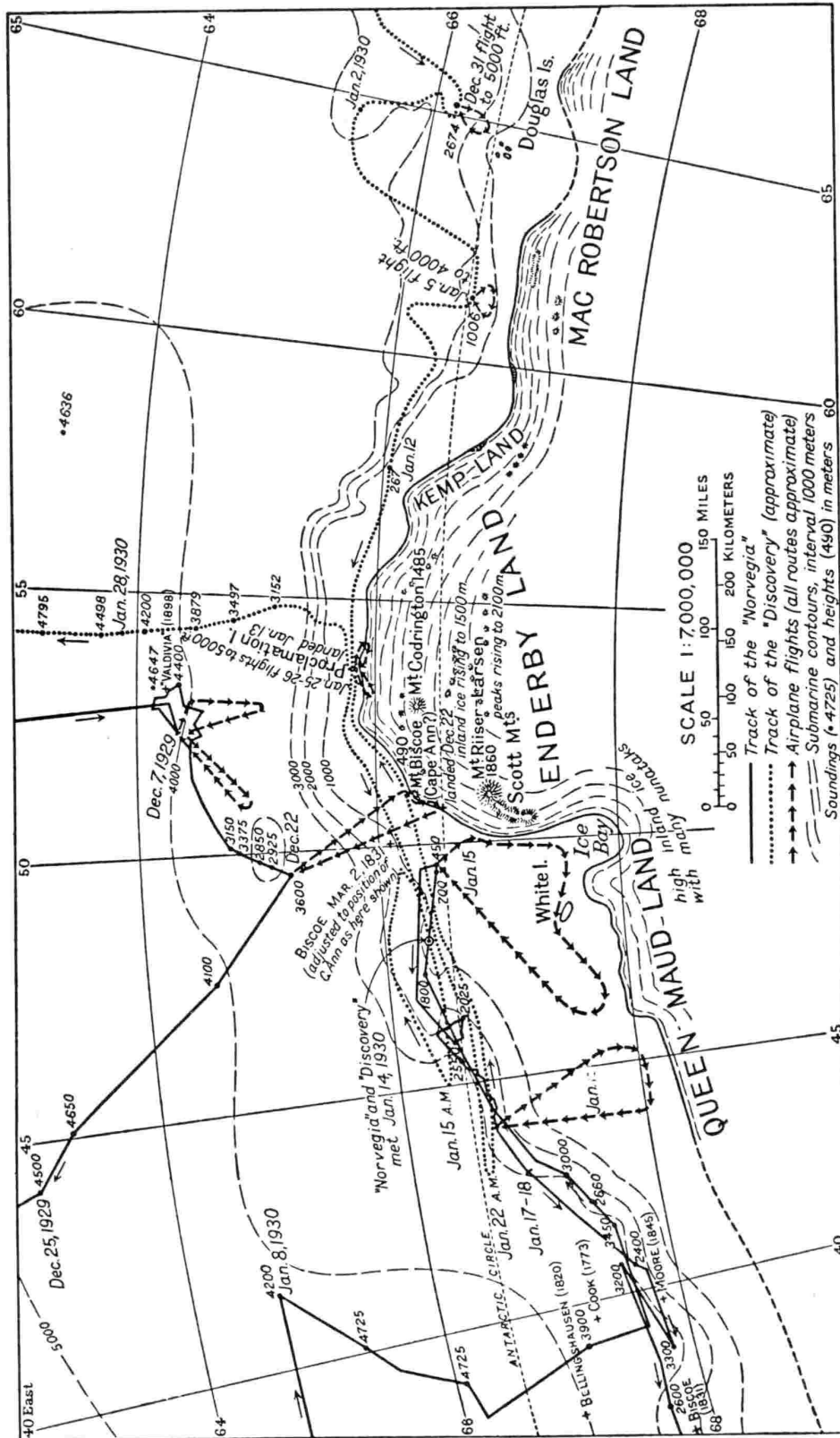
Kart over de norske oppdagelsene og "Norvegias" rute 1929 – 1930. Fra Aagaards bok "Fangst og forskning i Sydishavet". Bind II.

Diskoverys rute 1929 – 1931



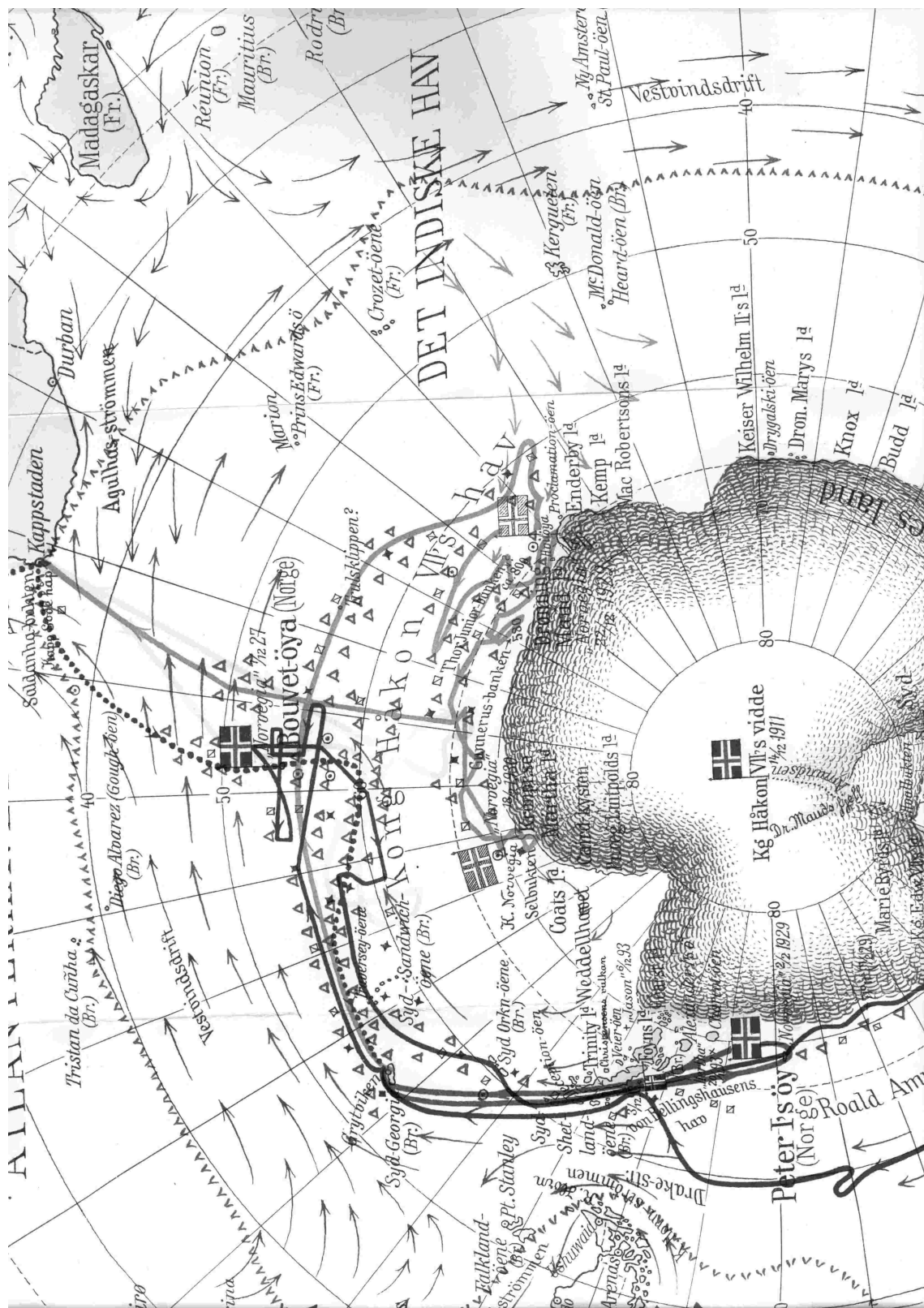
Utsnitt av kart laget etter Mawsons skisser fra BANZAR ekspedisjonene 1929 – 1931. Fra Price: "The Winning of Australian Antarctica".

Norvegias og Discoverys ruter 1929 – 1930



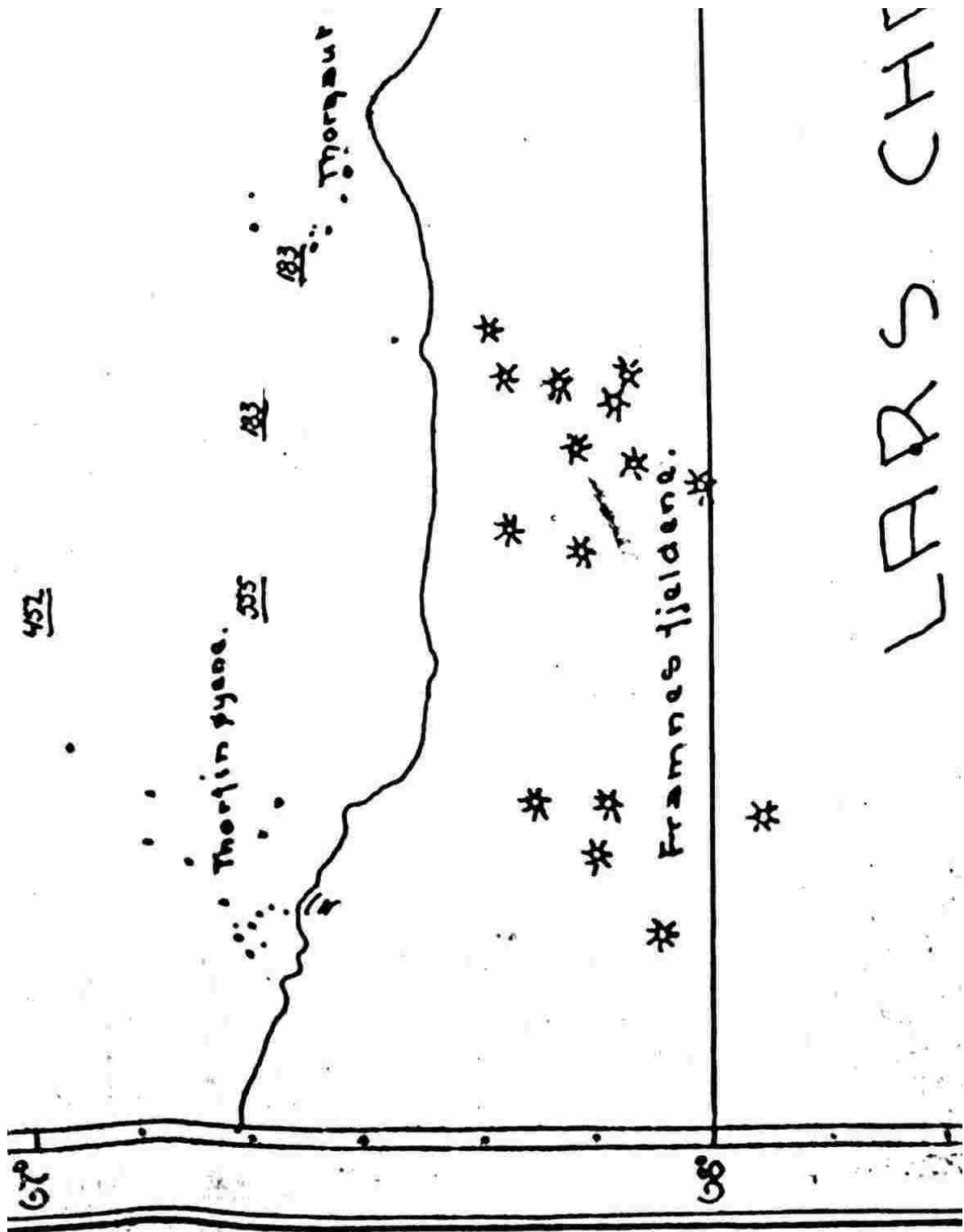
Vedlegg til Aagaards bok "Fangst og forskning i Sydishavet". Bind III, 2.

Lars Christensens ekspedisjoner 1926 – 1930

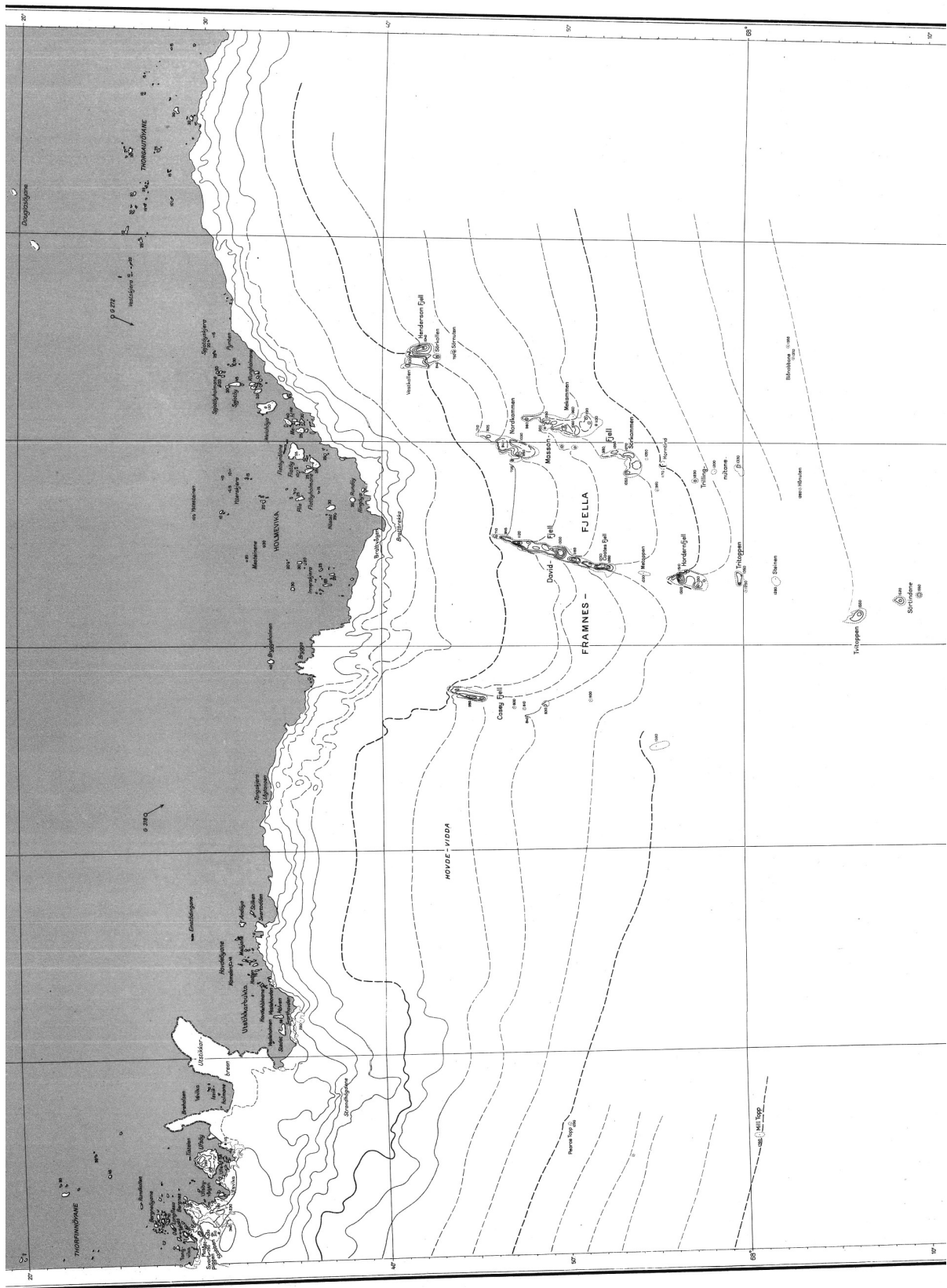


Utsnitt av kart som viser de norske ekspedisjonenes ruter. Landstigning og annekteringer er merket med flagg. Kartet er blant annet påført drivisgrenser og havstrømmer. Originalen er i farger. Fra Aagaard: "Fangst og forskning i Sydishavet". Bind II.

Detalj fra kartskisse over Ingrid Christensens Land
og Lars Christensens Land

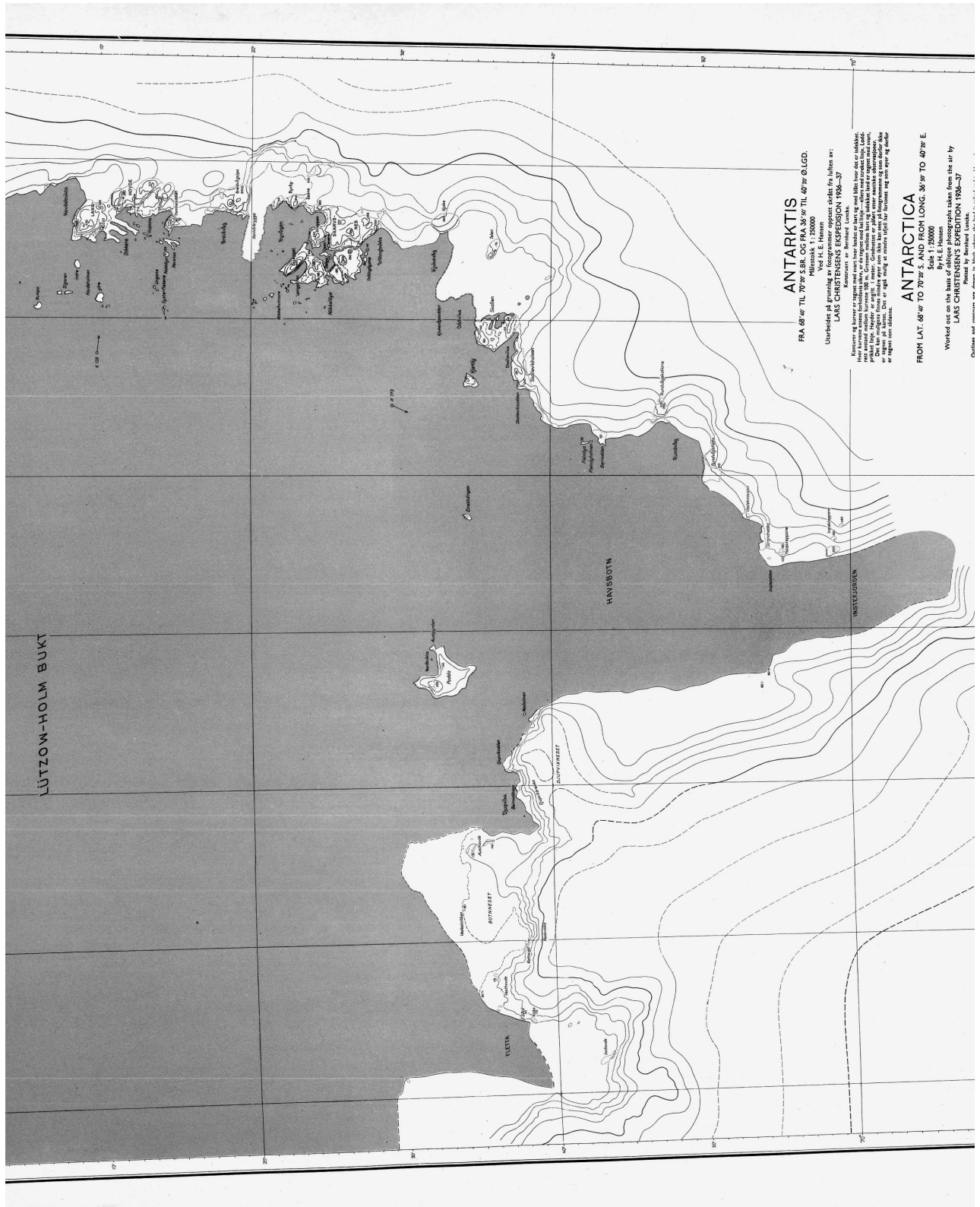


Dette utsnittet av en kartskisse, som ble tegnet av kaptein Klarius Mikkelsen på "Thorshavn" ekspedisjonen i 1934 – 1935, viser omtrent samme område som kartet i vedlegg 10. Det er utarbeidet i forbindelse med oppdagelsen av kystrekningen ved Ingrid Christensens Land. Kopi fra Hvalfangstmuseet i Sandefjord.



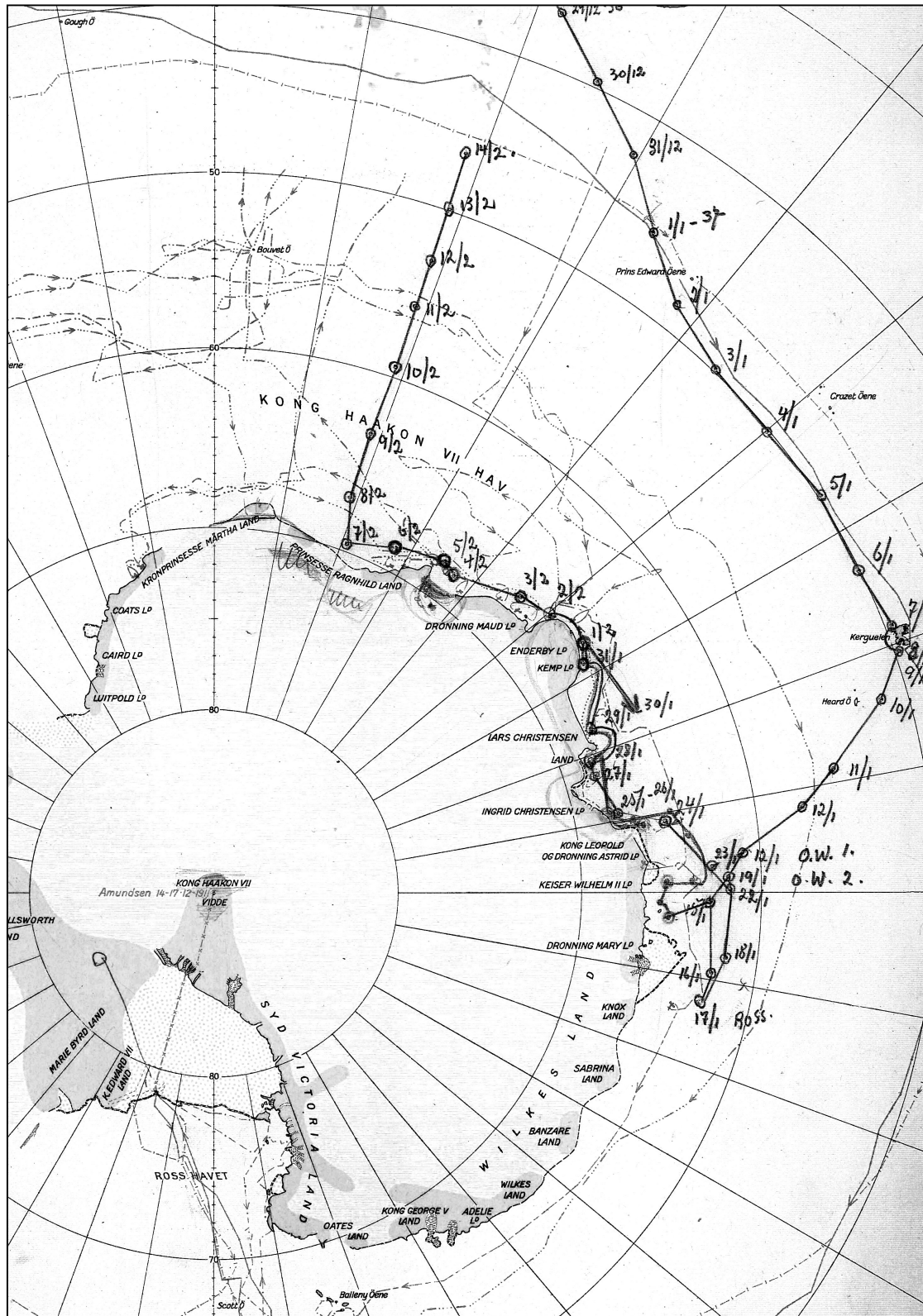
Utsnitt av kart nr.6 over Mac Robertson Land i målestokk 1: 250 000. Fra kartserien "Atlas over store dele av det antarktiske kystland". Utgitt i 1946.

Prins Harald Land. Fra Thorshavn ekspedisjonen 1936 – 1937

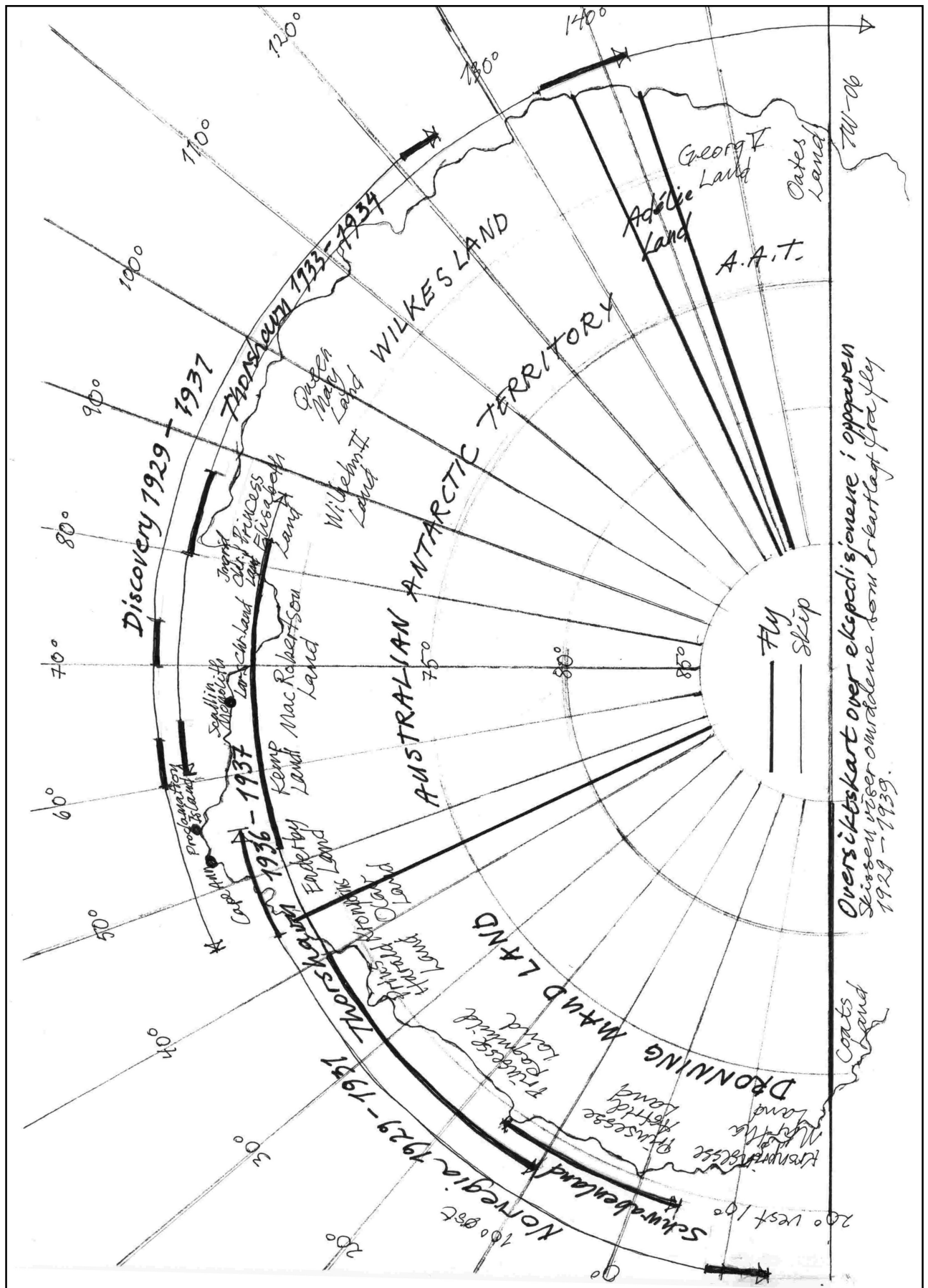


Utsnitt fra kart nr. 2 i serien "Atlas over store dele av det antarktiske kystland", ved H. E. Hansen. Konstruert av Bernhard Luncke. Utgitt i 1946 i målestokk 1:250 000.

Torshavn ekspedisjonens rute 1936 – 1937



Viggo Widerøe har tegnet inn ekspedisjonens rute på et kart fra "Atlas over Antarktis og Sydishavet" av H. E. Hansen 1935. Her i utsnitt. Privatarkiv: Widerøe



Oversiktskart over ekspedisjonene i oppgaven.
Skissen viser områdene som er kartlagt fra fly
1929-1939.