

NORSK POLAR-TIDENDE

THE NORWEGIAN

POLAR-GAZETTE



NOVEMBER
DECEMBER

1950

NR. 1

Innhold: — Contents:

POLARÅRBOKEN

THE POLAR-YEARBOOK

1950

Fem år på Jan Mayen under krigen

Av radiotelegrafist Fritz Øien



Jan Mayen

Mange er beretningene om arktiske overvintninger her i Tromsø, Ishavets hovedstad, hvorfra nesten alle slike ekspedisjoner har startet og etter års fravær vendt tilbake til.

Hjemkomsten av slike ekspedisjoner vakte selvsagt uhyre stor interesse, særlig kanskje blant oss gutter, når vi om sommernettene i midnattsol lå og plasket i robåt på det speilblanke Tromsøysundet. Vi gutter var alltid de første til å borde disse skutene, ofte under fart. Glade var de som kom hjem etter års opphold der ute i isødet, og ekstra hjertelig var den første hilsen. Mange var de spørsmål vi gutter kom med, og begeistringen over de levende dyrene var voldsom. Enkelte skuter var som flytende menasjerier.

Men — flere slike ekspedisjoner vi spurte etter, kom aldri tilbake. Skjørbuk, isskruinger, ned-dumping i flobrekken eller annet uhell har vært årsaken.

I ufredstider arter selvsagt overvintringen seg anderledes enn normalt. Sommeren 1940 satt vi fire mann fra Tromsø på Jan Mayen for å betjene den meteorologiske stasjonen. Det var Thorvald Øvre, Bjarne Iversen, Alfred Øien og nedskriveren av dette.

Fra 1925 og de fleste år til 1940 var jeg vandt til den arktiske ensomhet og ro i mitt arbeid. Nå var vi klar over at meteorologiske observasjoner var et viktig ledd i krigføringen, og at vi når som helst kunne risikere å få tyske direktiver sluppet ned fra fly med ordre om å sende observasjoner i tysk krigskode. De meteorologiske observasjoner ble sendt i internasjonal kode — den eneste vi hadde. I følge den engelske meteorolog-offiser i Tromsø's mening var det bedre at de allierte fikk Jan Mayen-observasjonen til sammenligning med lignende fra Island, Færøyene og

Skotland, selv om tyskerne fikk den løsrevet, idet syklonene som bekjent stort sett beveger seg fra vest i østlig retning.

I slutten av august fikk vi besøk av en noe mystisk dansk ekspedisjon. Lederen virket ikke så lite nervøs, og oppga at de hadde vært ute i havari nord for Jan Mayen og hadde mistet dekkslasten. De ønsket litt bensin og ville gjerne kjøpe en hund. Jeg overlot ham «Hitler» — en utidig hund som alltid stjal fra oss votter, spikerpakker og hva den kom over, når vi arbeidet ute. Det var en riktig banditt. Dansken protesterte med en gang. Vi fikk ikke kalle den «Hitler», den skulle hete «Pete».

Ekspedisjonen var på 4 mann, oppga de skulle til Grønland, og var besynderlig godt utrustet med bl. a. 20 par ski, et lignende antall norske uniformer, maskingeværer og meget annet som bare tyskerne i Norge kunne ha skaffet dem.

Det begynte så smått å skumre på Jan Mayen om kveldene — grågåsen kom fra nord og slo seg ned på slettene for å hvile ut til sin videre flukt mot sør. Det var en riktig vakker høststemning da vi om aftenen den 2. september så et skip i horisonten. Et krigsskip var det, og vi var spent på om det var tysk eller alliert. Etter som det kom nærmere, forstod vi det var «Fridtjof Nansen», til tross for at en mast var borte. Jeg kjente det skipet godt, for allerede i 1933 reiste min kone, vår da 8 måneder gamle gutt og jeg med dette til Bjørnøya. Lyset ble satt på overalt så sikringene smalt av den store belastningen. Skipet ankret imidlertid opp på sørsiden av Eggøya, og vi antok de ikke vil gjøre landgang før i gralysningen neste morgen. Men, mens vi satt der utover kvelden og snakket om vår forestående reise vestover, begynte hundene å varsle. Jeg

sprang ut på trappen. Det var mørkt og stille, så jeg kunne høre folk pusle bak oljetank og maskinhus. Jeg ropte ut om det var nordmenn. «Ja», ble det svart, og jeg slo på utelyset. Det var nestkommanderende kaptein Meyer og hans kjekke gutter, hvorav flere — har jeg hørt — senere gikk ned med korvetten «Bath» under kamp i Atlanterhavet.

Maskinhuset ble satt i flammer, og med den stadig økende vind regnet vi med at også hovedstasjonen ville ta fyr. På grunn av all den brenseloljen som var der inne, lyste det fantastisk opp i den mørke natt. Men det var sårt å se sitt arbeidssted gjennom flere år — helt fra det første i 1925 — gå opp i flammer.

At det imidlertid var absolutt nødvendig av strategiske grunner, viste seg senere, da den tyske beveggede tråleren «Herman Bruse» senere på høsten kom for å besette stasjonen. Tråleren ble imidlertid jaget på land av et britisk krigsskip og folkene tatt til fange.

Da vi om natten den 3. september kom ombord i «Fridtjof Nansen» ga jeg sjefen, kommandørkaptein Ullring, beskjed om den mystiske ekspedisjonen, som hadde vært innom Jan Mayen. Det ble til at vi gikk vestover til Grønland. I utkanten av Oscarsfjord fant vi denne ekspedisjonen. De hadde nettopp reist en hytte og skulle flytte inn. Hytten ble brent, folkene tatt med og overlevert til britiske myndigheter i Reykjavik, hvorfra de senere ble sendt til England. De hadde tysk meteorologisk utstyr til 3—4 stasjoner. Dette benyttet vi senere på Jan Mayen-stasjonen, som var i drift de følgende krigsår.

På Island opprettet vi to norsk-britiske meteorologiske observasjonsstasjoner — en i nærheten av Reykjavik av Øvre og Iversen, og en på Nord-Island av Alfred Øien og meg. Men dette varte bare noen måneder.

I begynnelsen av januar 1941 fikk jeg pr. telefon beskjed fra den norske liaisonsjef i Reykjavik om hurtigst mulig å komme nedover. «Ikke spør», sa Marstarander. «De forstår», sa han. Jo, jeg forstod.

Jeg hadde nettopp vært ute og prøvd mine nye ski og hvite kamuflasjedrakt. Som jeg gikk og stod kastet jeg meg på en lastebil som skulle over fjellene til Akureyri. Der hadde den norske konsul Innbjørg ordnet med plass for meg i et lite fly. Halvannen time senere kom vi seilende ned over det historisk berømte Tingvalla og videre ned mot Reykjavik.

Den nye oppgaven gikk som antatt ut på å vende tilbake til Jan Mayen, for der å opprette en ny meteorologisk stasjon under militær beskyttelse.

Den aktive sjef for «Fridtjof Nansen», kommandørkaptein Ullring, ble avgitt til briterne for å lede dette foretak. Selv fikk jeg til oppgave å ordne det meteorologiske og radiotekniske. For komparasjoner av de meteorologiske instrumenter og for oppsetning av reduksjonstabeller, fikk jeg uvurdelig hjelp av meteorologene Eithorson og fru Gudmundson ved Vedurstofan.

Den kaprede tyske tråler «Honningsvåg» sjef kaptein Brekke skulle være moderst «Vesle-Kari», som var ventet fra England, være forsyningskip. «Vesle-Kari» ble ført av kjente ishavsskipper Johan Brandal, som år senere døde der borte og ligger begravd i Kjavik.

Fra det norske Islandskompaniet ble det soldatert. Vi fikk bare 12 mann til å begynne men det var utvalgte kjernekarer med Hopp fra Bergen som leder. De fleste hadde vintret på Grønland og Svalbard tidligere. Landsfarerne Richter, Sjøberg og Tollefsen med.

Alt måtte holdes «top secret», for det tyske terretningsvesen var aktivt, og tyske ubåter jekt rundt Island.

Thorvald Øvre og Alfred Øien gikk om «Kari» og jeg i «Honningsvåg». Iversen for ennå et år på den norsk-britiske meteorologiske stasjonen.

Den 17. februar forlot vi Reykjavik. Vi fikk storm, snøllinger og nedising. Utfor Nordmisset vi «Kari» av syne, og fryktet for skjebne. Men heldigvis, da vi kom til Akureyri «Kari» ved en kai der, og gleden var stor. sin side hadde også engstet seg for oss.

«Kari» hadde fått kappen feiet bort av knult og lugaren full av vann. «Honningsvåg» ikke ut som skip i det hele tatt — lignet nå et isfjell.

Ikke før den 5. mars var vi klar til avgang Akureyri. Allerede den 8. begynte bauinger og den 9. så vi Jan Mayen. Det var altså landsfarerne kaller et «stort isår».

Den 10. mars ble endel av utstyret løst på «Kari», som skulle forsøke å forsere is til øya. Etterat «Kari» hadde forlatt oss, ble det første tyske flyet. Allarmen gikk. Kommandørkaptein Ullring overtok selv kommando. Han var rolig og vant til slike møter. Han hadde bare «øvelse», og på ett blunk var guttene hjelmer og bak sine våpen. Flyet passerte over sky, men hadde kikket nøye på «Kari», som kommet inn til øya på nordsiden. Dagen etter klarte vi også å forsere den tette isen.

Vi hadde fryktet for vanskeligheter med vårt tunggods, som kanoner m. m., i land som isflakene lå der, halvt på land og halvt i sjøen, var det nesten som å legge til en last.

Det var relativt rolige værforhold under krigen — lengere tid av gangen kunne øyne såpass som en råk. Med en stabil temperatur på 20 til 25 kuldegrader ble det formet et innlandsklima. Først i februar 1944 fikk vi første ordentlige storm.

Fra 1925 og utover kunne det i februar og mars komme noen isstrimler for noen dager av gangen. Det kunne være mildvær til høsten og regnvæereperioder kanskje i januar. Det kunne være vedvarende storm, som gikk opp til 10 km med mer enn månedens varighet. All det typisk havklima.

Jeg fikk derfor ofte og tilsynelatende grunnede hipp om at det måtte være i

med alle tidligere beretninger om orkaner på Jan Mayen.

På forespørsel fra den britiske øverstkommanderende på Island om muligheten av å komme i land med sakene, svarte jeg at det bare var 10 prosent, men under krig måtte en ta risiken. «Sure», svarte han, «Commander Ullring is always a lucky man», og slo Ullring vennskapelig på skulderen. — De var begge to vaske-ekte sjømannstyper.

Den første natten lå kommandørkapteinen og jeg i en liten fangsthytte ved Nord-Lagunen. Ullring gikk en rekognoseringstur om natten til branntomten av «Gammel-stasjonen» for å se om tyskerne hadde vært der. Jeg gikk i gang med rengjøring av to køyer og fikk hugget bort en blanding av is, spekk og råttent fisk fra gulvet.

Lossingen begynte neste dag. Vi gikk straks i gang med oppførelse av hus, og den 22. mars kunne vi ta mønsåskanna. Det var en sur jobb med lange arbeidsdager i snøfokk, kulde og bitende nordavind, — opp kl. 6 og i seng først kl. 12 natt. Kommandørkapteinen gikk i teten og sluttet alltid sist — inntil vi en dag sammensverget oss, og han pent måtte be oss slutte.

Under transporten over lagunen brast det øverste islaget, og senderen kom under vann. Stor var derfor min fortvilelse da kommandørkapteinen like etter kom med beskjed om at han fra «Honningsvåg» hadde sendt signal til Island om å ta forbindelse med oss et bestemt klokkeslett — bare noen timer senere. Men vi gikk i gang, fyrte så ovnen stod glørød, satte senderen til tork og spente en antenne over den trange dalen. Da admiralskipet «Baldur» som lå i Reykjavik, oppga meg høyeste styrke, var jeg stolt. Den første meteorologiske observasjon ble sendt, og dette fortsatte hver tredje time døgnet rundt.

Den 18. mai var nordsiden blokkert av is. — «Namsos» og «Honningsvåg», som kom med nye forsyninger og forsterkninger av våpen, måtte losses på sydsiden av øya.

Tyske fly begynte så smått å plage oss. De fløy så lavt at de flere ganger var under horisontalen av kanonstillingene, slik at sandsekkene kom i veien for ildgivningen.

Det hadde vært stor bjørnegang, og et par stykker ble skutt. Et av skinnene ble gitt vår avholdte konge. Vi hadde ellers ikke tid til bjørnejakt.

Utpå sommeren ble det bygget en meteorologisk stasjon i Jacobsdalen, like nordenfor Eggeøya. Men den var i virksomhet bare et par måneder, da vi måtte holde oss innen forsvarsområdet.

Det var i denne hytten Nordahl Grieg skrev sitt berømte dikt «Kongen» under et av sine to besøk på Jan Mayen i 1942.

Ny meteorologisk stasjon ble deretter oppført på sørsiden av Nord-Lagunen — av materialer fra den gamle Østerriker-stasjonen fra 1882. Den ble omgitt av et lag sandsekker, og fikk derfor navnet «Sandkåken». — Tomten var uthugget i tela i dalsiden, og det ble følgelig svært fuktig i hytta. Til stadighet ble under-

siden av madrassen grønn av mugg, så hodeputen nærmest måtte brukes som gassmaske. Men «Sandkåken» var skuddsikker og meget betydningsfull. Herfra hadde vi forbindelse med våre venner i Royal Airforce i Reykjavik, som vi arbeidsmessig var underlagt, og den daværende norske øverstkommanderende på Island, kommandørkaptein Ulstrup, som forsyningsmessig stelte godt for oss.

I august reiste de 12 pioner-soldatene tilbake til Island. Øvre, Alfred Øien og jeg gjorde oss klar til en ny vinter. Vi hadde beskyttelse i de nye våpen vi fikk opp den 18. mai — 2 hurtigskytende Hispano, 20 mm., og en 76 mm. kanon. Disse våpen skaffet seg adskillig respekt, så de fiendtlige fly måtte høyere opp. Den tyske meteorolog-direktør Etienne, som flere ganger var med tyske fly til Jan Mayen, hadde røpet i Tromsø at det var vanskelig å komme i nærheten av vår stasjon. Etienne ble forøvrig senere skutt ned på Svalbard.

Livet fortsatte sin vante gang inntil Øvre i februar 1942 uheldigvis fikk den ene foten skutt av.

Like etter at vi hadde fått fram telegrammet om avhenting av Øvre, ble det dårlige radioforhold eller «black out», som vi sier i radiospråket. Slik var det over Grønland, Island og hele Nordishavet. Selv de største stasjoner på Island var lite hørbare. Så lenge varte det, at våre venner der nede fryktet for at tyskerne hadde tatt oss. Et fly ble 11. mars sendt oppover for å undersøke saken, og vi kunde signalisere tilbake at alt var i orden. Det var det første britiske flyet vi så der oppe. Den 26. mars så vi det første amerikanske. Vi forstod at de allierte krefter vokste, for hittil hadde bare «Luftwaffe» vist seg.

Den 19. mai var et tysk fly ute med noen nærgående bomber, og en del meteorologiske instrumenter ble ødelagt. Men en time etter at flyet hadde forlatt oss, var nye instrumenter sjaltet inn, og registreringen fortsatte som før.

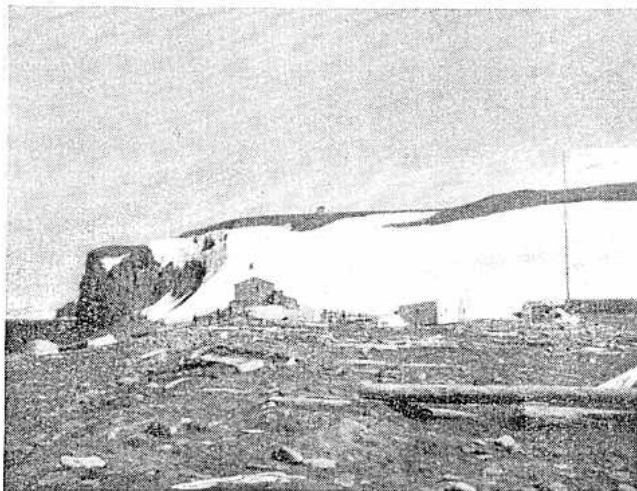
Dagen etter fikk vakten på «Gammelstasjonen» et hardhendt angrep.

Alt dette er jo bare småtterier mot det som mange andre kom ut for under krigen. Men når jeg nå beretter om disse fem årene, bør det vel nevnes.

Den 1. juni, mens jeg hadde kontakt med Royal Airforce, dukket general Fleischer og kommandørkaptein Ulstrup uanmeldt inn av døren til «Sandkåken». Alfred og jeg fikk nå vår første ferie, og i godt følge bar det til Reykjavik.

En venn, en engelsk flyver, hadde vært en tur til Grønland og observert tyskere der. Han ville absolutt ha meg med på en liten «ferie» til Grønland, siden jeg hadde trasket der tidligere i et par år. Alt ble gjort klart. De siste flyfoto ble studert, og jeg tegnet inn alle hyttene på et kart. Da fikk jeg plutselig ordre om å avbryte min ferie og dra tilbake til Jan Mayen.

Et tysk 4 motors condorfly var gått i bakken der oppe, bare et par hundre meter fra «Sandkåken». 8 mann ble begravd under militær



Jan Mayen stasjon

honnør. Panserplater fra flyet ble lagt over fellesgraven og et kors satt opp.

Iversen og kapteinløytnant Norbek kom opp for å assistere oss ved meteorologstasjonen, og det ble satt i gang pilotoppstigninger. Det er alltid hyggelig å få litt oppmuntring og anerkjennelse, og det gledet oss meget da vi mottok følgende telegram fra Royal Airforce: «Your pilotascents very appreciated».

En av de engelske flyverne som var med opp for å undersøke den tyske «Condoren», ble boende en kort tid i «Sandkåken». Han spurte en dag etter klosettet. «Please, this way», sa Norbek, gikk foran ut, tok et spadestik i marken og la spaden ved siden av idet han galant slo armen ut, bukket og sa: «Please».

Ut på høsten begynte vi å bygge en ny stasjon ca. 300 meter på den andre siden av dalen. Vi kalte den «Fagerlia», for det var så mye grønn mose der. «Sandkåken» ble bare benyttet som radiostasjon. I «Fagerlia» bodde vi godt, og Nordahl Grieg karakteriserte den som «den rene dukkestue». I 1943 utvidet vi hytta. Vi fikk hver vår lugar, og laget bad av et oljejernfat. Delt i to ble det ovn i den underste halvparten av fatet og vanngryte i øverste. Rogstad, som da også var kommet, sådde reddikk utenfor hytta, og de slo godt til.

Det fortsatte fremdeles med «store isår». I 1943 ble det fanget 4–500 blueback på isen på nordsiden. Isen var til sine tider så tett at bluebacken forvillet seg over Nord-Lagunen og ble fanget midt inne på øya.

Bjørnehistorier er det mange av, men jeg tar bare med en, som er noe utenom de vanlige: Tidlig en morgen var jeg nødsaget til å hoppe ut av køya for å «kikke på været» — barbent og søvnnig. Hytta lå nedsnedd. En stor bjørn stod like utenfor døra oppe på snøskjæringen. Den så rolig på meg og fortsatte å spise av noe avfall. Et velrettet skudd var påkrevd for ikke å få den deisende ned den skrå skjæringen og inn på kjøkkenet. Jeg fikk ikke geværet til, og var for søvnnig til øyeblikkelig å oppfatte at patron-tilførselen fra magasin til løp var stengt. Bjørnen så bare inn i geværløpet, snudde akterskotten til og ruslet i sakte gang fra meg. Litt

mer våken oppdaget jeg feilen med geværet, sprang barbent etter opp snøskjæringen og det er ikke så greit å skyte en bjørn og tidlig holde en knappeløs underbukse opp var ingen vei utenom — det var bare å falle». — Denne bjørnejakten måtte jeg nomgå for i lange tider av mine kamerater. Omsider var kommet seg ut av køyene. De hadde sågar at Jan Mayen-filmeren, Bredo Linde, var kommet for sent oppover. Ja, det er åpenbart egne en skal ha det. Skinnen ble gitt til «Carl Meyer». Gammel var ikke kaptein Meyer, men i sinn eller skinn. Men tilnavnet kom han som sjef for «Namsos» satte verdensrekord i å besøke Jan Mayen med forsyninger under krigen. Kaptein Meyer, som sjef for «Namsos» og kaptein Bjerklund, som sjef for «Honningsvåg» hadde mellom 50 og 60 barn hver.

Sommeren 1943 fikk jeg en 11 dagers tur til London. Det var herlig å komme i nye omgivelser.

Den 6. november kom amerikanerne til Jan Mayen med spesial kortbølge-peilestasjon for å undersøke inn tyskerne, som igjen var kommet tilbake til Grønland. Tyskerne ble bombet fra Island. Et skip ble tatt som prise. De var meget godt rustet — hadde kino, vaskemaskiner etc.

Etter anmodning av commander Thomson kom det amerikanske Coast-Guard skip «North Star» var jeg med som los rundt Jan Mayen noen dager. Oppgaven var å finne en plass til en eventuell ny stasjon, som skulle benyttes under eventuell invasjon. Vi kartla også havbunnen rundt Jan Mayen ved hjelp av asdic. Det var i 1944, og det året var det lite is. Radiostasjonen ble også oppført det året.

I 1944 kom det første tyske flyet allerede den 25. januar, og flyvirksomheten tiltok, nå dag, inntil 6 ganger i døgnet. Vi trodde sågar at det var innspurten med oss det gjaldt, men viste seg senere at det var «Bismark» som var på utgående.

På begge sider av øya hadde vi observert dervannsbåter høsten 1944. Det er antagelig en av disse en tysk automatisk radiostasjon og automatisk værvarslere og peile signaler va-