

ET NYT SYN PÅ DET HØJE NORD

Af professor *Trevor Lloyd*, D. Sc.

Trevor Lloyd, professor i geografi og medlem af Dartmouth College's lærerstab siden 1942, er en anerkendt autoritet vedrørende Arktis i Amerika. Han er foredragsholder og har skrevet mange bøger og artikler om Nordpolsegnene. Han er født i Wales og fik sin uddannelse på Bristol universitetet i England. Efter yderligere videnskabelig uddannelse ved Londons universitet var han lærer i England og Canada en del år. Sin doktorgrad tog han ved Clark universitetet i Worcester, Massachusetts; fik senere konfereret æresgrader fra Dartmouth og Bristol. I 1944-45 var han canadisk konsul på Grønland og blev senere af den canadiske regering udpeget til at oprette et geografisk institut. Geografiske studier marts-april 1957 i arktisk Sovjet.

For tyve år siden ventede alverdens avislæsere ivrigt på de daglige rapporter om en begivenhed, der på sin vis var ligeså spændende som en „sputnik“s kredsende flugt over himmelen. Fire medlemmer af en sovjetrussisk polarekspedition drev i en teltlejr på en isflage midt i skrueisens malstrøm ned langs Grønlands østkyst. Otte måneder tidligere havde de begyndt deres videnskabelige foretagende oppe ved Nordpolen. Indtil januar 1938 var de drevet 1600 km mod syd og stod nu overfor en truende ulykke, da deres flage lidt efter lidt knustes i den lange vinter-nats mørke. Redning syntes usandsynlig, indtil adskillige sovjetrussiske isbrydere var i stand til at nå frem til området og en af dem samlede videnskabsmændene og deres værdifulde notater og målinger op. Isflageekspeditionen (på engelsk sædvanligvis kaldet N. P. 1, men i Sovjetunionen S. P. J) var bemærkelsesværdig både for kvaliteten af det oceanografiske og andet videnskabelige arbejde den udrettede og for den imponerende beregning, der gjorde den mulig. Men det hele var kun en del af et meget større anlagt angreb på det høje nord.¹

Et parallelløbende foretagende indbefattede tre flyvninger over selve polen fra Sibirien til Nordamerika; de to gennemførtes med held, mens den tredie endte tragisk med, at maskinen, ført af den højt anerkendte flyver Levanevsky, forsvandt et eller andet sted i Ishavet. Den påfølgende eftersøgning fra luften fra såvel

¹ På engelsk har man fra gammel tid sprogbrugen „the Far North“. Det svarer nærmest til vort „Yderste Thule“, men oversættes overalt her som „det høje nord“.

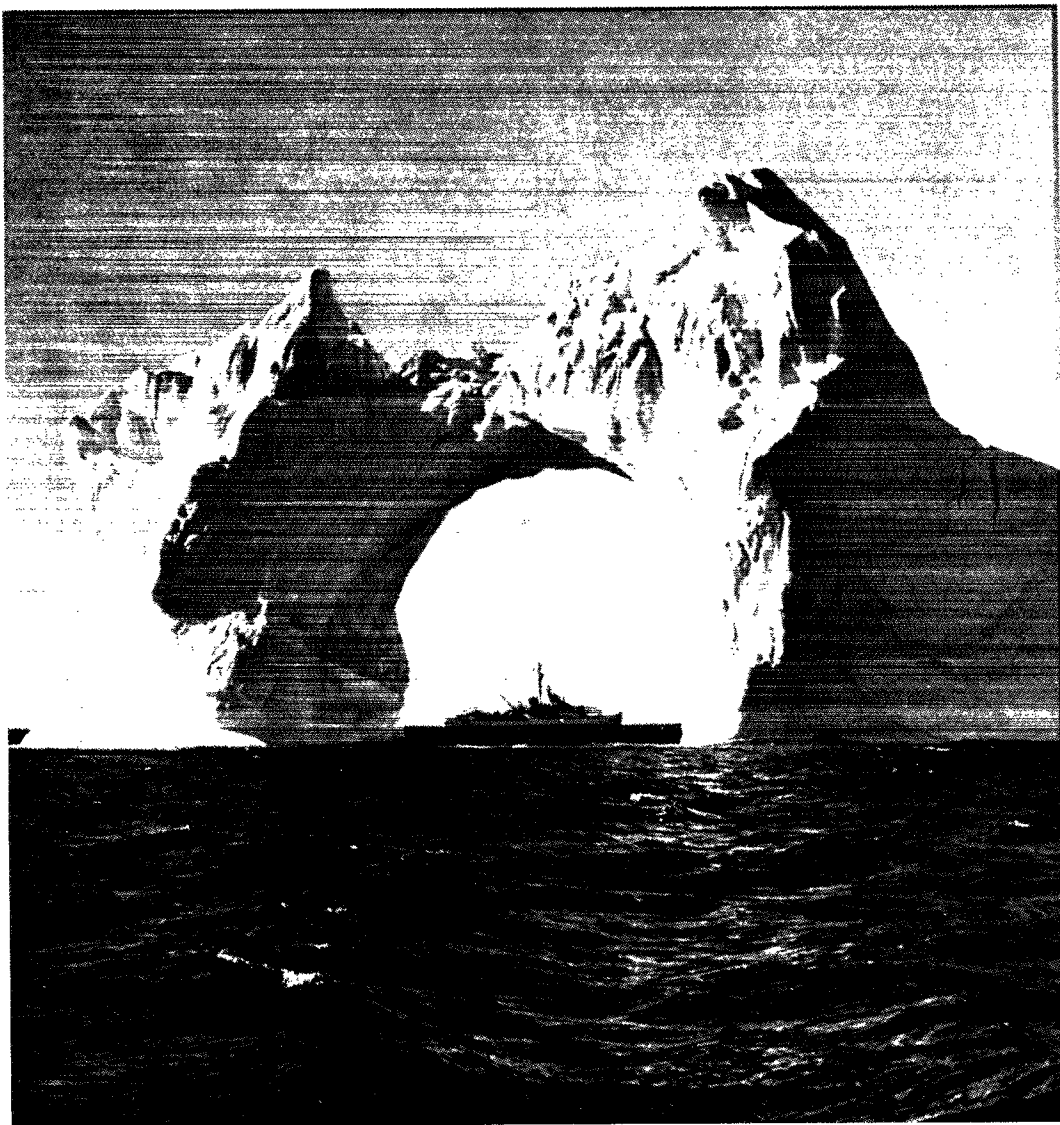
amerikansk som fra sovjetrussisk side var det sidste eksempel på en international arktisk fællesanstrengelse, før den anden verdenskrig fik folks opmærksomhed vendt andetsteds hen.

De tyve år som er gået, siden disse bemærkelsesværdige hændelser fandt sted sidst i trediverne, har været vidne til en energiudfoldelse, som overgår alt fra det foregående århundrede. Som et resultat er offentlighedens opmærksomhed nu atter rettet mod polaregnene, og videnskabsmændene har udvidet deres systematiske undersøgelser til også at omfatte de breddegrader, som før kun blev besøgt af og til.

Polarregionerne, som omfatter både Arktis og Antarktis, betragtes ofte af ukyndige som værende ens. Dette er uheldigt, da man derved overfører det sydlige områdes voldsomme, hårde klima og dets fjerne, ensomme beliggenhed, til det høje nord, hvor sammenligningen ikke helt passer. Det kunne måske være nyttigt at gøre opmærksom på nogle enkelte af de mange andre betydelige forskelle mellem de to områder. Den vigtigste af disse er, at Antarktis er et uhyre kontinent, der fylder mere end 15 millioner km², og som på visse steder hæver sig henimod 4000 m over havets overflade. Selve Sydpolen ligger på et isplateau mere end 3000 m højt, og kan kun nås ved en lang og besværlig rejse fra kysten og ved at klatre gennem bjergkæder, som kan sammenlignes med de amerikanske klippebjerge i højde og storslåethed. Der er ingen permanent befolkning og intet dyreliv. Det meste af det er dækket af en iskappe, som ligner Grønlands indlandsis, flere tusinde meter tyk.

Som en kontrast ligger Nordpolen i midten af et hav, ikke meget mindre end De Forenede Stater, omgivet af landmasser. Selvom intet overfladefartøj endnu har nået Nordpolen, er det tænkeligt, at det vil ske før eller siden, da isen, som dækker polarhavene, konstant bryder op og flyder rundt under indflydelse af stormes og bølgers magt. De arktiske egne, som omgiver Polarbassinet, har længe været beboet af eskimoer og andre folkeslag, som har lært at opretholde livet ved jagt og fiskeri. Disse intelligente og venlige folkeslags store viden og erfaringer har hjulpet videnskabsmænd og polarforskere fra sydligere himmelstrøg meget. Man kan komme til egnene omkring Nordpolen ad luftvejen på alle årstider og om sommeren med skib. Der er hundrede af permanente bopladser indenfor polcirklen, nogle af dem er endda store blomstende byer, hvorimod det er umuligt at slå sig ned for længere tid i Antarktis uden en konstant strøm af forsyninger udefra. Nordpolsområdet har i mange år eksporteret værdifulde produkter, og det vil bestemt tiltage i mængde, som tiden går, mens der ingen kendelig eksport er fra Antarktis.

Denne slående kontrast mellem de to polarregioner er delvis en følge af deres forskellige globale placering. Antarktis er omgivet af isfyldte havområder, som er fjernt fra de tættest befolkede dele af verden. Som bekendt omfatter den sydlige halvkugle



Det amerikanske kystbevogtningsskib „Eastwind“ passerer et imponerende isfjeld i nordgrønlandsk farvand.

forholdsvis begrænsede landmasser, som er af anden rangs betydning som befolknings- og industricentre. Derimod er Det Nordlige Ishav omgivet af kontinenter, som indeholder hovedparten af verdens befolkning og hvis hundreder af byer er store industrielle centre. De korteste ruter mellem disse virksomme egne går lige over eller tæt ved Polarbassinet. Hovedfærdselsåreerne for handelen mellem verdensdelene har derfor altid haft en tendens til at ligge mod nord. Man var klar over dette, da man århundreder tilbage i tiden ofte med livet som indsats og ofte med

tragiske følger søgte efter Nordvest Passagen eller Nordost Passagen. I dag er vi begyndt at se efterstræbte ruter gennem Polarhavet opnå den betydning, de altid har fortjent. Hvilke bemærkelsesværdige undersøgelser har så fundet sted i de tyve år, der er gået siden 1937? Nogle af dem synes beskedne, men dog var de det nødvendige første skridt for at muliggøre andre erobringer. Blandt disse var kortlægningen af landoverfladerne og fastlæggelsen af kystlinier i de næsten ukendte have. For eksempel blev mellem 1945 og 1953 hele det nordlige Canada fotograferet fra luften for første gang. Når de sidste af disse kort, tegnet på grundlag af fotografier, bliver udgivet i de kommende år, vil vi endelig vide med rimelig sikkerhed, hvilke landmasser der er, hvorledes kystlinierne forløber, og præcist hvor lokaliteter ligger i forhold til hinanden. Noget mangler endnu at blive lavet med hensyn til kortlægningen af havene, i særdeleshed på den nordamerikanske side af Nordpolen. For eksempel har man kun i de sidste få år vidst, at en undersøisk bjergkæde, som forbinder Sibirien med det nordlige Canada, løber lige over det tidligere antaget så dybe Polarbassin, ikke langt fra den rute, som Peary fulgte på vej til Nordpolen. Kæden, der af de sovjetrussiske videnskabsmænd, som fandt den, blev kaldt Lomonosow Ryggen, har en afgørende indflydelse på bevægelsen af vand og is i det høje nord. Den kan derfor hjælpe med til at forklare de svingninger, der er i mængden af polaris, der kommer ned i de nordatlantiske skibsruter hvert år. De Forenede Staters to atomundervandsbåde „Nautilus“ og „Skate“ sejlede over denne højderyg på vej fra Stillehavet til Atlanterhavet.

Den grundlæggende kortlægning af de nordligste lande og have er selvfølgelig langt fra alene et videnskabeligt spørgsmål. Det er absolut nødvendigt, før området kan blive fuldstændigt udviklet, hvad enten det drejer sig om økonomiske eller militære formål. Videnskabelig forskning er ikke slut, fordi de første, enkle omrids er blevet nedfældet på et kort. Herefter kan de grundlæggende geologiske studier påbegyndes. Først for ganske nylig har man på omhyggeligt planlagte sommerekspeditioner, hvor man brugte helikoptere, opdaget fordelingen af de almindeligst forekommende bjergarter i det nordlige Canada. Disse opdagelser har bekræftet en længe næret formodning om tilstedeværelsen på de nordlige øer af sådanne strukturer, hvori der andre steder er fundet olie. Der er nu god grund til at tro, at de olieførende lag, som strækker sig nordpå fra Texas gennem de canadiske prærier og op igennem Makenziedalen til den arktiske kyst, også fortsætter til nogle af de fjerneste arktiske øer.

Men geologer er ikke de eneste videnskabsmænd, som arbejder i disse egne, der er så fjernt fra omverdenen. Sammenlignende studier over insekter, plante- og dyrebestand o. s. v. foregår også, atmosfæren bliver kortlagt og nye vejrstationer oprettet, som skal supplere den fundamentale viden om de arktiske luftmasser,

der er så nødvendige for at forudsige vejret i de tættere befolkede egne mod syd. Den kommercielle flyvning indenfor De Forenede Stater og Canada og over Atlanten til Europa er i dag mere pålidelig end den var tidligere, - i høj grad takket være eksistensen af sådanne ensomtbeliggende vejrstationer.

Den økonomiske udvikling, særlig udnyttelsen af mineraler, har indtil nu knapt nok nået udkanterne af det egentlige Arktis, men den har gjort store fremskridt i de subarktiske områder længere mod syd, og den vil bestemt flytte længere mod nord, når trafiklinierne bliver forlænget og behovet for mineraler verden over vokser. Olie i det nordlige Alaska og i Makenziedalen i det vestlige Canada, guld ved Yellowknife ved Great Slave Lake, kobber og nikkel ved Hudson Bay er kun et par af de mange steder, hvor man har fundet mineraler i Nordamerika siden 1937. Gennem de tætte ismasser ved Østgrønland, ikke ret langt fra det sted, hvor de sovjetrussiske videnskabsmænd blev reddet for tyve år siden, transporterer malmbåde nu bly- og zinkkoncentrater fra en ny mine i Mesters Vig til europæiske smelteovne. En lignende aktivitet vides at være vidt fremskredet langs Sibiriens arktiske kyst. En højt udviklet, kommerciel vandvej forbinder Atlanten og Stillehavet, og store minebyer som f. eks. Norilsk yder et værdifuldt bidrag til Sovjets økonomi. Rigdomme hentes også i polarhavene, hvor kommercielt fiskeri drives i stor målestok. Måske har den mest slående udvikling fundet sted i Vestgrønland, hvor en temperaturstigning har muliggjort oprettelsen af en fuldstændig moderne fiskeriindustri, som sender lynfrosne produkter til De Forenede Stater og andre markeder. Den stigende efterspørgsel efter flere fødevarer til verdens storbyer driver fiskerflåderne længere og længere mod nord til farvandene omkring Spitzbergen og Novaja Zemlja.

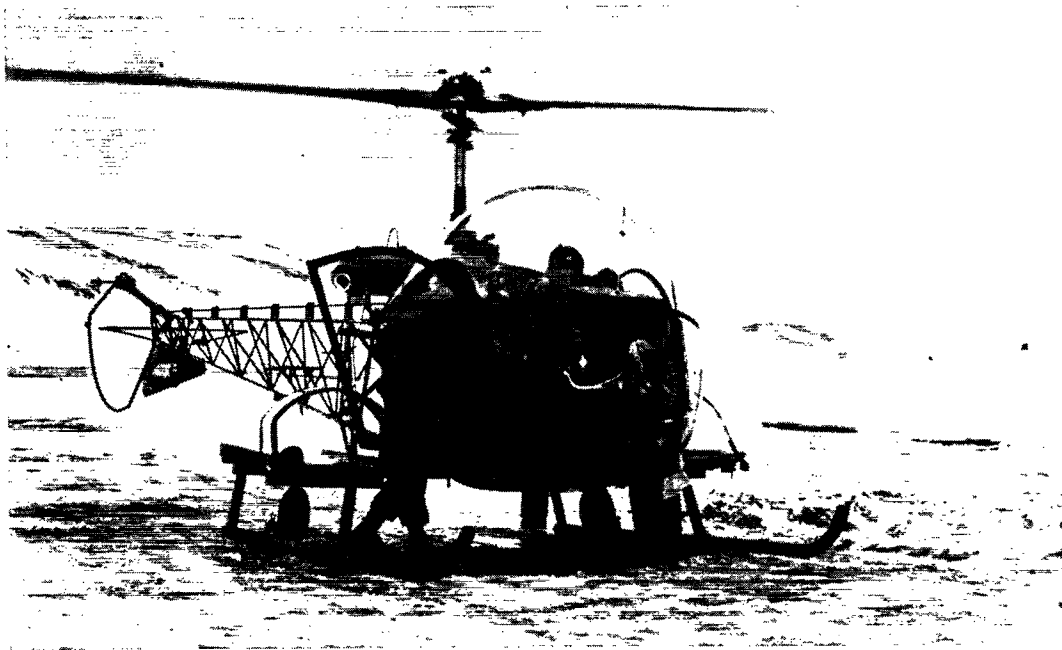
Har videnskabelige og kommercielle bevæggrunde ført til de bedst kendte forandringer i de nordligste regioner i den senere tid, så er den revolution, der er foregået i de indfødte folks levevis ikke mindre vigtig. Af forskellige nationaliteter - eskimoer, tjukter, samojeder, samer - levede disse nomader længe et usikkert liv afhængige af de ustadige forekomster af dyr i de regioner, hvor de strejfede rundt. Selvom de indfødte viste usædvanlige evner og udholdenhed til at eksistere i det hele taget, var det ikke desto mindre umuligt for dem at opnå en høj levestandard eller et udviklet samfundsliv. Heldigvis har tilflytningen af kolonister sydfra ikke vist sig så uheldig, som den kunne have været, og mange af de nordligt boende folk har vist en bemærkelsesværdig tilpasningsevne til at antage fordelene ved den nye levemåde. Grønlænderne har været blandt de mest heldige; hjulpet og klogt vejledet af danskerne har de dannet deres eget miniature-samfund på den smalle kyststrimmel mellem indlandsisen og havet. I dag sidder der grønlandere i det danske Folketing, og de bliver hurtigt de ledende

i kulturelle og økonomiske og administrative anliggender i deres arktiske hjemland.

I de sidste 40 år synes Sovjet Unionen at have opnået en ualmindelig heldig udgang af deres bestræbelser for at bringe oplysning til de hidtil analfabetiske folk i det høje nord og ved at bringe disse folk ind under landets sædvanlige skolesystem. Selv før den anden verdenskrig arbejdede medlemmer af de nordlige folkeslag som assistenter ved meteorologiske stationer, som traktorførere og endda i et par tilfælde som piloter, og denne politik synes at være fortsat med raske skridt, særlig da skoler og universiteter er blevet bygget på steder, der før var ensomt beliggende.

I Nordamerika, både i Canada og Alaska, var man tidligere ikke så sikre på, at det var klogt at uddanne eskimoerne til at følge den hvide mands vaner. Mange troede, at de indfødte ville være lykkeligere, hvis de fik lov til at følge deres forfædres traditionelle næringsveje. Men den dalende pris på skind og den deraf følgende mangel på sikre midler til opretholdelse af livet har hjulpet med til at overbevise administrationen, men ikke alle missionærer, at blanding med befolkningen mod syd i det lange løb er uundgåelig. I den senere tid, særlig siden forsvarsanlæg er ført frem til selv de allerfjerneste egne af det nordlige Canada, er udvalgte eskimoer blevet taget sydpå for at blive uddannet som mekanikere, meteorologer, sygeplejere og lærere. Denne politik er en følge af den beslutning, som i sig selv var epokegørende, om at betragte eskimoer som principielt værende ligeberettiget med enhver anden canadier, og som sådan berettiget til de fordele og rettigheder, men også de forpligtelser, som er enhver borgers. Det er allerede øjensynligt, at disse „Nyeskimoer“ er i besiddelse af nogle af de færdigheder, der er nødvendige for at udvikle deres samfund hjemme så hurtigt som muligt. I sommeren 1958 besøgte en lille gruppe af disse Vestgrønland for at undersøge fremskridtet der, som måske kunne hjælpe dem i planlægningen af fremtidens Nordcanada.

Mange af de dramatiske omskiftelser, der har fundet sted i de nordligste regioner i de sidste tyve år, har på en eller anden måde været begrundet i nødvendigheden af militære foretagender i det pågældende område. Militæret har, omend langsomt, fundet ud af, at Nordpolen ligger i midten af et hav, som er omgivet af det amerikanske, det europæiske og det asiatiske kontinent, og at genvejen mellem kontinenterne ofte krydser polarområderne. Dette har ført til den slutning, at skulle krig komme, kunne langdistancebombeflyvere og raketter forventes at ville færdes over de arktiske egne på vej mellem Amerikas og Ruslands store industricentre. Et øjeblikkeligt resultat er blevet et bydende krav om en eller anden slags forvarsling, så byer kan blive forsvaret af kampfly eller i værste fald kan blive eva-



Helikopteren har i de senere år fået stadig stigende betydning for udforskningen af arktiske egne.

kueret, og det har også fremkaldt et krav om arktiske baser, hvor gengældelsesangreb kunne foretages. Det bedste eksempel på det sidstnævnte er Thule i Nordvestgrønland, hvor U. S. A.s flyvevåbens Strategic Air Command i de sidste syv år har bygget, hvad næsten kan kaldes en by mellem indlandsisen og Baffin Bugt. Almindelige luftruter knytter denne base til De Forenede Stater året rundt, mens forråd for de tusinder, der gør tjeneste der, modtages ad søvejen i den korte sommertid. Thule er også blevet et center for den videnskabelige forskning i forbindelse med det arktiske forsvar; som følge heraf befares den ensomme grønlandske indlandsis, hvilket sjældent skete før i tiden, nu regelmæssigt på kryds og tværs af traktortrukne slæder, og den er oversået med midlertidige eller blivende observationsstationer.

Bygningen af en kæde af radarstationer fra Grønland over Canada til Alaska er udformet i detaljer. Af de tre hovedkæder af radarstationer, som er bygget i de sidste par år, er DEW-kæden (Distant Early Warning = Fjernvarsling), som ligger ca. 500 km nord for polarcirklen, den fjerneste. Denne fortsatte kæde af observationsposter er bemanded dag og nat hele året rundt og er kædet sammen med Sydcanada og De Forenede Stater ved et omhyggeligt udbygget forbindelsessystem. Mandskabet bor i specielt konstruerede bygninger og er forsynet med alt det, der er nødvendigt for en hjemlig atmosfære og magelighed. Post kommer

jævnligt ad luftvejen, enten på en landingsplads bygget nærved eller kastet ned med faldskærm, og vidtrækkende forsyninger ankommer pr. skib hver sommer. Nogle af stationerne i DEW-kæden er placeret mellem ekimoer, som for 10 år siden var de fjernest boende mennesker og de mest isolerede folkeslag i Nordamerika. Nu er nogle af dem assistenter ved disse ultramoderne installationer, som ville forbavse selv en alvidende sydlig byboer.

For mange af os er det en trøst at vide, at de enorme summer af offentlige midler, som er blevet øst ud over de nordligste egne i den sidste tid (i modsætning til sidste generations karakteristiske påholdenhed) ikke alene er til militær brug. Mange af de vanlige problemer, der forekommer ved at bo og rejse i de polare egne, og som nu er ved at blive løst, er fælles for civile og militære kredse, og selv radarstationerne er direkte nyttige, da de gør de kommercielle flyvemaskiners ture meget sikrere, siden de er begyndt at krydse det høje norden på vej mellem Nordamerika og Europa. I katastrofe- eller andre nødsituationer er disse maskiner og deres passagerer sikre på hurtig assistance. Skulle De Forenede Stater og Canada afslutte en aftale med Sovjet Unionen om langdistance luftruter mellem de respektive kontinenter, således som det nu synes muligt, kan selve Polbassinet til den tid risikere at blive krydset jævnligt af planmæssige luftruter. På den måde kan det mål, som pionerflyverne for tyve år siden satte sig, tilsidst nås.

De gode resultater, som atomubådene opnåede ved de transarktiske rejser i 1958, viser, hvad der nu er muligt, og det åbner vidtstrakte perspektiver for skibsfarten på de høje breddegrader - specielt de kommercielle. Man må håbe, at de militære trusler, som denne nye arktiske rejsemåde har skabt, ikke vil overskygge den store nytte, videnskab og handel kan få deraf.

Den meget forøgede aktivitet - videnskabeligt, militært og kommercielt - som karakteriserer det høje nord, frembringer mange og interessante juridiske spørgsmål, som man engang med tiden må tage sig af. Da Arktis endnu var et afsides og forsømt område, var den nøjagtige beliggenhed af internationale grænser ikke vigtig, og den daglige administration af de allernordligste områder var mindre væsentlig. Alt dette forandres nu hurtigt. Den forøgede aktivitet hidfører muligheden for private og internationale uoverensstemmelser, som kan føre til konflikt; selv ganske elementære juridiske spørgsmål er uafgjorte. Der er stadig nogen usikkerhed angående udstrækningen af den nationale suverænitet i det høje nord. Sædvanligvis er havene tre eller fire sømil fra kysten en del af det nærliggende lands område. Dog viser nogle kort længdegradsgrænser, der rækker fra Nordamerika og Sovjet Unionen langt ind i Polbassinet - ofte til selve Nordpolen. Hvad er deres betydning? Kan en nation gøre krav på et mere eller mindre permanent isdække, som flyder rundt på disse have, som deres? Da Sovjet Unionen

fornylig landede undersøgelsesfly på havisen omkring et hundrede mil fra Nordcanada for at udføre oceanografiske undersøgelser, var det så en suverænitetskrænkelse? Kan fremmede fiskere nærme sig Sovjet Unionens arktiske områder på trods af disse „grænser“, der går tværs over havene? Kan flyvemaskiner flyve, som de vil, over Polbassinet? Hvilke grænser, hvis der skal være nogle, skal sættes for langdistance atomundervandsbåde og styrbare raketters bevægelighed? Det er klart, at internationale jurister snart vil være nødt til at studere polargeografi og historie for at kunne råde deres klienter klart; og den almindelige borger vil være nødt til at vænne sig til det faktum, at Jorden er en klode, og at verdens handelsruter nu kan se ned på „Jordens top“ næsten lige så let som på ethvert andet område. Grønland vil naturligvis få den betydning, som John Davis og hans rejsekammerater indså allerede i det 16. århundrede.