

EN LUFTENS VIKING LÆGGER OP

Af redaktør *Poul Westphall*

Det er sjældent, at de helt store eventyrere når pensionistens fredfyldte år. Og hvis de gør det, er det formentlig lige så sjældent, at de er i stand til at sætte sig hen virkeløse og mediterende, rullende tommelfingre og bladende i mindernes bog. Den, der har fået uroen og den evige søgen i sit blod, vil nok have sværere end flertallet ved at lægge hænderne i skødet, når arbejdsdagen slutter og livsaftenen indledes med den nye indstilling, at nu skal tiden og tilværelsen bare glide forbi. Det er vel også et spørgsmål, om det er en særlig eftertragtelig indstilling. Jeg mødte forleden en stor statsembudsmand, som stadig er i fineste fysiske form, levende i sind og muskulatur, han forbandede den dag, hvor det daglige ansvar og forpligtelserne blev taget fra ham, han måtte og skulle finde noget, der kunne optage hans timer - i pensionist-tiden. Sådan går det også den flyvende viking Colonel Bernt Balchen, som for kort tid siden har sagt farvel til det amerikanske flyvevåben efter en indsats, der har prentet hans navn ikke blot i flyvningens, men også i den arktiske verdens historie. Når Bernt Balchen glider over i pensionisternes grå rækker, lader han sig ikke indfange af den sløvende inaktivitets altopslugende afgrund. Det kan han simpelthen ikke. Sådan sagde han, da vi fornylig i København drøftede hans pensionist-fremtid. Viking'en lægger op, ikke for at trille tommelfingre og mindes, men for at søge nye - ganskevist mere stilfærdige eventyr. Han vil fordybe sig i den kunstneriske udfoldelse, som har givet ham så megen hæder i de sidste år, og han vil lade andre øse af sine store erfaringer og sit levende fremsyn, som førte til, at jordens top blev luftens nye vej-kryds. Han vil være den levende pensionist - men med motoren gearet ned i overensstemmelse med den livsform, som nu bliver ham beskåret. Manden uden nerver er endnu langt fra støvets år. Han blev først 57 år den 22. oktober, med sine urkræfter og sin livsappetit har han årene foran sig.

Vi sad og snakkede menneskeligt, om hvordan årene sætter sit præg, navnlig på den, der aldrig har skånet sig selv. Idag hverken ryger eller drikker den flyvende viking. Han fortalte, at der pludselig var sket det ejendommelige, at hans organisme sagde nej til giftstoffer, uden påviselig grund. Han er raskere og

stærkere end nogensinde, men det var bare sådan, at han ikke brød sig om det. Han sagde også, at hans kærlighed til naturen var blevet større og dybere med årene, og trangen til at lære det oprindelige at kende var vokset, og så sagde jeg: - Bernt, er der ikke tider, hvor det føles kedsommeligt i ødemarkerne? - Herregud, Povel, hvor du dog forstår lidt af de sande værdier, men årene vil nok også lære dig . . . jeg skal nemlig sige dig, at naturen aldrig bliver kedelig, det er kun den golde i sindet, der kan føle den øde og trist, ikke hvis man går efter de små ting, de flakkende lys . . . det, der lever og skifter også i polaregnene . . . og så er der dyrene. Dem bliver man fortrolig med . . . en dag begynder man ligefrem at tale med dem . . . men når de så en skønne dag begynder at svare igen, ja så skal man rejse hjem . . . for en tid . . .

Vi talte om hans livs ufattelige eventyr, om alt det, der var kronet med bekræftelsen på drømmen om luftens nordvestpassager, med passagerflyveruterne over de evige ismarker - op over jordens top, om alt det, der på ny havde revideret begreberne om tid og afstand, om kloden og menneskers færden på den, om tænkningen i storcirkelns rationelle baner i de langtrækkende flyvemaskiners tidsalder, om den aero-geografiske indstilling til afstandene mellem kontinenterne . . . og fra den tætte muskelsvulmende skikkelse, med den bølgende grå hårmanke over de unge vandblå øjne, gik billedet uvilkårligt tilbage til dette udsædvanlige menneskes fortid.

Bernt Balchen er søn af landlægen Dr. Lauritz Balchen. Han kom til verden i Tveit, nogle kilometer nordøst for Kristianssand. Han voksede op som en skovenes og sneens barn . . . en dreng, der altid var i aktivitet . . . en gang ejede han 100 drager. Han blev en ualmindelig stærk type, sejt og udholdende. Alle slags sport var han med i. Han var bokser og bryder i „Sparta“. Og han blev norsk mester i mellemvægt. Det var i de dage, hvor han indenfor fire døgn placerede sig i 30 kilometer skiløb, i 17 kilometer skiløb, samme aftener deltog i to boksestævner, hvor han vandt sine kampe på knockout, og i to brydekampe, hvoraf han vandt den ene . . . en aften var han med i tre boksekampe efter om dagen at have deltaget i Holmenkollen-skihoppene. Han vandt dem alle på knockout og vandt andenpræmien i kredsmesterskabet i brydning. Han var også en dygtig svømmer og landevejscyklist. Han tog idrætsmærket i guld og fyldte skabet i lægehjemmet med sølvpokaler og medaljer. En af de fordele, naturen havde givet ham var, at han ikke ejer det, vi i almindelighed forstår ved nerver. I efteråret 1920, da Balchen skulde optages i Marinens flyvevæsen, stod han og snakkede, mens der blev af-fyret en revolver bag hans øre. Han snakkede videre, som om intet var hændt. Da han havde sluttet sin samtale, vendte han sig stille om mod lægen, som stod med revolveren og spurgte: - Er det Dem, der står her og skyder? Ja, sagde lægen



*Oberst Bernt Balchen (længst til højre) morer sig sammen med gode venner.
Midt i billedet artiklens forfatter, redaktør Poul Westphall.*

nikkende, og fortsatte: - men ejer De da ikke nerver mand? Balchen svarede sindigt: - Nej, hvad skal jeg med dem.

Det viste sig hurtigt, at den blonde kraftkarl skulle blive en fremragende flyver. I 1925 var han med på Svalbard i undsætnings-ekspedition efter Roald Amundsens N-24 og N-25. Han skulle have været med luftskibet „Norge“ over Polhavet,

men kom kun med blandt reservemandskabet. På Svalbard mødte han den senere admiral Richard Byrd som tog ham med til Amerika, hvor han blev indflyver, „test pilot“, og snart en af de berømteste. Han fløj Byrds „America“, Amelia Earharts „Friendship“ og „The Bird of Paradise“, „Joan of Arc“ og „Josephine Ford“, han fløj rundt i alle Amerikas 48 stater og endte tilsidst i Canada og Alaska.

I 1927 fløj han som første nordmand over atlanten og foretog den berømte landing i havet udenfor Ver-sur-Mer. Det var på denne flyvning, han var pilot for Richard Byrd. I 1929 ledede han en undsætningsekspedition i Labrador, og i de næste to år var han over sydpolsområdet med Richard Byrd. Og han foretog den første flyvning over selve Sydpolen i 1933-35, da han var med på Ellsworths antarktiske ekspedition. Fra 1935-40 boede Bernt Balchen i Norge og var med til at opbygge DNL, Det norske Luftfartselskab. I 1940-41 var han i Royal Air Force og gik så over i det amerikanske luftvåben, hvor han først blev leder af 10. redningseskadrille i Anchorage i Alaska. Men større opgaver ventede ham. Han kom til Europa og organiserede for general „Wild Bill“ Donovans styrker ruten fra Skotland til Sverige, som i et par år havde over 4000 passagerer.

Ind imellem blev han sendt til Grønland, og der organiserede han bygningen af de første lufthavne BW 1, Narssarssuak, BW 8, Sdr. Strømfjord, BW 3, Grønnedal og landingsbanen ved Thule, som senere under hans inspiration i 1951-52 skulde blive til fabel-basen Thule. Under kodenavnet „Blue West One“ byggedes Grønlands første lufthavn ved Narssaq, den var udset af Balchen og konstrueret efter hans skitser. Da krigen sluttede, var han chef for Allied Air Transport Command for Norge, Danmark, Sverige, Finland og Sovjet-området. Disse krigsår afslørede Bernt Balchen som en hård handlingens mand. Han gik selv forrest, var med i maskinerne over sit gamle fædreland, kæmpede med ildhu og spredte tro og tillid om sig.

Efter krigen vendte Bernt Balchen en tid hjem til Norge. Han var blevet amerikansk statsborger, men længtes stadig hjem til fjeldenes land. Han blev i 1946 direktør for Det norske Luftfartselskab. Et par år senere, rig på erfaringer - og skuffelser, forlod han denne post som chef for DNL og vendte tilbage til det amerikanske flyvevåben, blev arktisk rådgiver i Pentagon i Washington og var med til at tilrettelægge de store nordpolsflyvninger fra Fairbanks i Alaska, flyvninger, som havde til formål at udvikle redningstjeneste og skaffe meteorologiske oplysninger fra Polhavet. Da Korea-krigen kom, meldte han sig til forsvarsminister Thomas Finletter med planen om at gøre Thule til det vestlige forsvars yderste forpost. Og i overensstemmelse med de dansk-amerikanske forsvarsaftaler under NATO-pagten blev denne kæmpebase bygget i dybeste hemmelighedsfuldhed. I september 1952 blev den første gang vist frem for den danske og den amerikanske offentlighed.

Bernt Balchen var med på den historiske færd til Thule, som samtidig skulle bringe den første passagermaskine op over selve Nordpolen, det var den 16. september 1952. På denne dag indfriele Bernt Balchen et løfte, som han spøgende havde givet mig efter foredraget i Det grønlandske Selskab i 1948, hvor han sagde: - Pøvl, en dag spiser vi to middag sammen i en passagermaskine over Nordpolen.

Da vi Kl. 14 om eftermiddagen den 16. september 1952 i 3000 meters højde cirklede over jordens top med 36 passagerer i den amerikanske skymaster, sydede lige så mange kæmpebøffer på maskinens elektriske varmeplade i kabyssen, og en samling Coca cola blev trukket op til festligholdelse af begivenheden. På denne historiske flyvning var danske og amerikanske pressefolk med departementchef Eske Brun og chefen for udenrigsministeriets pressebureau kontorchef Sigvald Kristensen som ledere.

På denne rejse luftede Bernt Balchen sine store tanker om, at polaregnene skulle blive verdenslufttrafikens nye vejkryds. I december blev de første forsøg gjort med hjemflyvning af „Arild Viking“ fra Santa Monica i Californien via Thule til København og i November 1954 blev Bernt Balchens drøm til virkelighed med åbningen af verdens første passagerflyverute over polaregnene, SAS-ruten fra København til Los Angeles. I februar bliver livsdrømmen yderligere bestyrket med åbningen af ruten op over selve den geografiske nordpol fra København til Anchorage i Alaska og derfra til Haneda-lufthavnen i Tokio. Det fjerne Østen er med eet kommet os over 8000 kilometer nærmere. Afstanden i tid formindsket med næsten et døgn fra 53 timer til 31. Og afstanden skåret ned fra 20.000 ad den konventionelle rute over Den nære Orient og Indien, Thailand til 12.000 over polarruten.

Nationer har hædret den flyvende viking, der er skrevet bindstærke værker om denne eventyrer, der nu lægger op og bliver pensioneret af det amerikanske flyvevåben . . . men dermed slutter ikke en eventyrlig livsbane . . . det er blot et nyt afsnit, der indledes . . . myten lever videre.