POLAR BOKEN



2023 – 2024

POLARBOKEN

2023 – 2024

Utgitt av
NORSK POLARKLUBB

OSLO 2024

Redaksjonskomité:
SUSAN BARR
IAN GJERTZ
FRIDTJOF MEHLUM

Omslagsbildet:
Ernest Shackletons siste ankerplass på Sør-Georgia. Shackleton døde på øya like etter ankomsten med ekspedisjonsfartøyet *Quest* i januar 1922. (Kilde: State Library New South Wales).

ISSN 0332-7620 Polarboken
Trykk: Livonia Print, Latvia

Innhold

Klimaendringer og Svalbards seler og hvaler.
Av Christian Lydersen og Kit Kovacs 5

Isbjørner i fangenskap. *Av Ian Gjertz* 16

Isbjørner i underholdningens tjeneste. *Av Burny Iversen* 23

Shackletons svanesang. Shackleton-Rowett-ekspedisjonen 1921–22. *Av Jan Chojecki* 42

Edvard Dahl Eriksen
– en bereist ishavsskipper og hvalfanger. *Av Fridtjof Mehlum* 53

Postholmen i Kobbefjorden. *Av Per Kyrre Reymert* 60

Bestefar i Arktis. *Av Erik W. Born* 68

Dresselhuys og de nederlandske kullgruvene på Svalbard.
Av Ian Gjertz 72

Verdens nordligste seilflyklubb. *Av Hans Torgersrud* 93

De subantarktiske øyene og deres historiske betydning.
Av Susan Barr 97

42 år med ozonmålinger på Svalbard.
Av Per Kyrre Reymert 116

John Cunningham – adelsmann, sjøoffiser, oppdager, amtmann og heksebrenner. *Av Jon Bech* 123

Kappløp i Arktis. *Av Jarle E. Henriksen* 134

Roald Amundsens flybåt *N25* etter landingen ved Nordaustlandet i juni 1925. *Av Fridtjof Mehlum* 148

Davishamna – et mislykket kullgruveprosjekt.
Av Ian Gjertz 155

Frans Josef Land – 150 års jubileum for den østerriksk-ungarske oppdagelsen av øygruppen. *Av Redaksjonen* 164

Quest funnet. *Av Redaksjonen* 166

Norsk Polarklubb 167

Klimaendringer og Svalbards seler og hvaler

Av Christian Lydersen og Kit M. Kovacs

Biologene Christian Lydersen og Kit Kovacs er et forskerpar ved Norsk Polarinstitutt i Tromsø. De har studert marine pattedyr i arktiske og antarktiske områder i over 40 år

Innledning

Oppvarming i arktiske områder skjer to til fire ganger raskere enn andre steder på kloden, og ingen steder i Arktis skjer det raskere enn i Barentsregionen, inklusiv Svalbard-området. Temperaturene i lufta og i havet stiger og atlanterhavsvannet som strømmer opp på vestsiden av Svalbard blir stadig varmere og har i de senere år strømmet inn i fjordene, særlig på vestsiden av Spitsbergen. Dette har dramatisk endret utbredelsen, både i tid, og rom, av sjøis i dette området. Dette atlanterhavsvannet har også med seg sin egen flora og fauna bestående av mer sørlige arter, hvorav noen vil konkurrere om ressurser og habitat med de lokale arktiske artene. Denne prosessen kalles «atlantifisering».

Siden alle de stedfaste selene og hvalene i Svalbard-området har utviklet seg i et miljø preget av sjøis, er det særlig klimaendringenes effekt på isforholdene som er en utfordring. Dette gjelder både når isen legger seg og forsvinner, hvor stor utbredelse den har, om det er fastis eller drivis og sammensetningen av drivisen i forhold til flerårsis eller årsis.

Selene

Ringsel er helt klart det mest isavhengige marine pattedyret vi har på Svalbard (Fig. 1). Den yngler på isen, ammer på isen, parrer seg under isen, hviler på



Fig. 1. Ringsel som hviler på en isbrebit inne i Kongsfjorden. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

isen, feller hårene sine på isen og finner mye av maten i form av byttedyr som lever på undersiden av isen. Et annet spesielt forhold med denne selarten er at den lager huler i snøen over pustehull i isen hvor den kaster (føder) ungene sine. Ringselungene er født som kvitunger som betyr at de har en hvit fosterpels bestående av lange hvite hår, og denne isolerer godt mot kulde i luft når den er tørr. De har ikke noe spekklag og er derfor ikke tilpasset det våte element ennå. Først etter en uke eller to med morsmelk har de bygd opp et spekklag som gjør at de kan svømme rundt i det kalde vannet uten betydelig varmetap. Ringselungene er i tillegg små og veier bare knappe 4 kg når de er født. Så hulen moren graver ut beskytter ungen mot barske værforhold og også i noen grad mot predasjon fra fjellrev og isbjørn – dette siden det tar tid å grave seg gjennom huletaket slik at mora har en sjanse til å ta med seg ungen og stikke unna. Mora har flere huler og pustehull inne i sitt fastisterritorium som hun da kan veksle mellom, for eksempel hvis en hule blir angrepet. Ringselunger er født med en del såkalt brunt fett som er et varmeproduserende vev som gjør at de små ungene kan tåle noen neddykkinger i kaldt vann før det tradisjonelle underhuds-spekklaget er på plass. Kastehulene er svært viktige for ungenes overlevelse, og unger som kastes åpent på isen er helt hjelpeløse når det gjelder predasjon; til og med måker tar disse.

Som følge av klimaendringene er det blitt mye mindre fastis på Svalbard og den legger seg mye senere i sesongen. Mange steder som brukte å ha fastis har den ikke i det hele tatt lenger. Snø til å grave ut huler blir mer og mer sjelden fordi mer nedbør kommer i form av regn og også fordi fastisen legger seg så sent at det ikke akkumuleres nok snø til å kunne lage en slik hule. De beste kasteområdene for ringsel har tradisjonelt vært fastis i fjorder som har tidevannsbreer som kalver breis

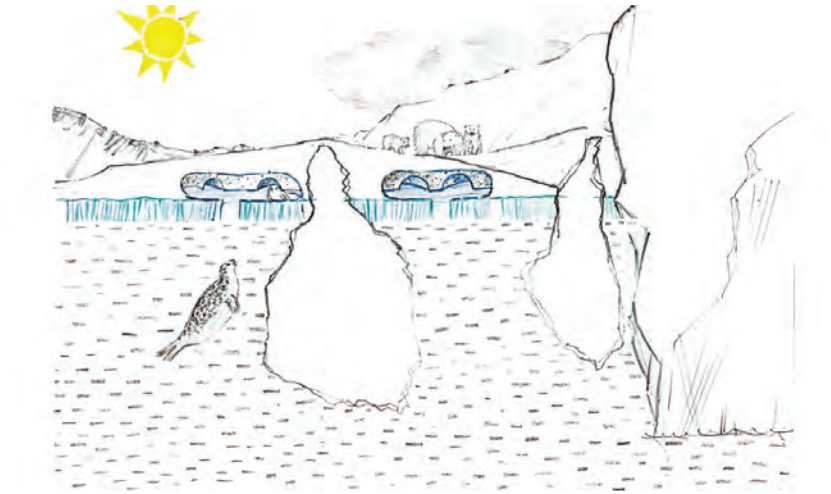


Fig. 2. Ringsel lager snøhuler over pustehull inne i fastisen som de føder ungene sine i. Det er ofte rundt kalvinger fra isbreer som fryser fast i fjordisen at det fonner seg opp nok snø til at selene kan lage disse hulene. (Tegning: Jan Roald).

ut i fjorden. Disse breiskalvingene fryser fast i sjøisen og rundt disse fonner det seg opp nok snø til at selene kan grave ut huler (Fig. 2). Dette skjer som nevnt i mye mindre grad nå.

Et annet aspekt her er at som følge av klimaendringene smelter de fleste isbreene på Svalbard og trekker seg tilbake til de ender opp på land. Dermed mister vi disse isbrebitene som er så viktige for ringselenes huler. I tillegg er isbrefrontene som stikker ut i sjøen viktige næringsområder både for marine pattedyr og sjøfugl, slik at å miste disse brefrontene har større konsekvenser enn bare for ringselenes kasteforhold. Med dagens isforhold, og da særlig på vestkysten av Spitsbergen hvor endringen har vært desidert størst, kastes de fleste ringselungene nå rett på isen uten denne beskyttende hulen. Dette fører til ekstremt lav overlevelse. Mødrene er ikke aggressive og klarer ikke å beskytte ungene selv mot måker. Mora kan ta ungen med seg i vannet og stikke av, men dette kan bare gjøres et begrenset antall ganger i løpet av ungenes første leveuker før det varmeproduserende brune fettet er brukt opp og ungen vil fryse i hjel. Ringsel ligger sjelden sammen oppe på isen i større antall. Det kan ligge en del yngre dyr sammen rundt pustehull i hårfellingstiden og også langs sprekker i isen, men tradisjonelt er disse selene einstøinger. I den senere tid ser vi oftere og oftere at ringsel legger seg opp på land og i enkelte tilfeller også sammen med steinkobber (Fig. 3).

Den største endringen i isforholdene på Svalbard skjedde i 2006 og de har fortsatt å være dårlige siden. Analyser av data fra satellittsporing av ringsel før og etter 2006 viser en klar endring i atferden til disse selene. Dagens ringsel dykker mer og lenger, er mindre i overflaten, ligger mindre oppe på isen og hviler, og svømmer mer rundt og leter enn de gjorde før 2006. Alt dette tyder på at selene jobber mer med å finne mat. Dette sammen med de dårlige yngleforholdene gjør at ringselene går en uviss fremtid i møte. Dette vil



Fig. 3. Ringsel som ligger på land og hviler seg i gruppe sammen med steinkobber. En av ringselene har en satellittsender på ryggen. Begge steinkobbene i bakgrunnen er i hårfellingen og har da en noe gulaktig pels. (Foto: Guttorm Christensen).

jo ha store konsekvenser for det arktiske marine økosystemet på Svalbard blant annet siden denne arten er det viktigste byttedyret for isbjørnene i området.

Ringselen er klassifisert som «sårbar» på den norske Rødlisten, hovedsakelig på grunn av at dens ishabitat er truet. Av samme årsak finnes tilsvarende klassifiseringer for denne arten over det meste av Arktis.

Storkobbe er en av de vanligst observerte selartene på Svalbard. Den er ikke så tallrik som ringselen, men lett å få øye på der den ofte ligger og hviler på et isflak og er svært tolerant for mer eller mindre nærgående fotografer (Fig. 4). Dette er som navnet tilsier store dyr hvor hunnene kan bli over 400 kg tunge. De yngler helst i drivisen eller på kanten av fastisen inne i fjordene på Svalbard og i islagte gruntvannsområder i hele Barentshavet. Her har de da hvile- og dieplattform på isen og mat på bunnen rett under denne. Ungene veier hele 35–40 kg når de er nyfødte og de har allerede da et spekklag under huden og er i stand til å gå i vannet og svømme rett etter fødselen. Dykkeferdighetene utvikles etter hvert og når dieperioden er over etter en tre ukers tid og ungene ofte veier godt over 100 kg er de svært flinke til å svømme og dykke.

I år med mangel på sjøis i Kongsfjorden har vi observert at storkobbene kan bruker breiskalvinger som fødsels- og dieplattform. Ungene er sterke nok til å komme seg opp på selv ganske høye breisklumper, og det kan dermed synes som om denne arten har løst mangel-på-is-problemet i forbindelse med denne delen av livssyklus. Problemet er bare, som nevnt over, at de fleste isbreene på Svalbard smelter og trekker seg tilbake og ender etter hvert opp på land. Så å erstatte sjøis med breis vil da være



Fig. 4. Storkobbe heter «bartesel» på engelsk, tysk og fransk som jo ikke er noe dårlig navn på denne karen som ligger og hviler på et isflak i Kongsfjorden. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

en kortsiktig løsning for storkobbene. Også storkobber observeres mer og mer hvilende på land, både alene og også sammen med andre selarter. Vi har ingen observasjoner av at arten yngler på land, men ser ikke noen grunn til at ikke dette burde kunne være en brukbar løsning. Store unger som er stand til å svømme fra fødselen kan kanskje klare seg like godt overfor predasjon enten fødselen skjer på et isflak eller på land.

Så vi ser mer optimistisk på fremtiden til storkobber enn til ringsel i denne sammenheng. Likevel, i de senere årene har det vært en merkbar reduksjon i antall storkobber både i Kongsfjorden og Isfjorden; muligens andre steder også, men vi mangler observasjonsdata til å si noe om dette. I Kongsfjorden ser vi at steinkobber nå er totalt dominerende blant selartene i området. Om reduksjonen i antall storkobber skyldes konkurranse fra disse eller det faktum at området er stadig mer atlantifisert, eller en kombinasjon av disse to faktorene, vet vi ikke. Samme trend i antall dyr gjelder også for ringselene i Kongsfjorden og Isfjorden.

En annen faktor er at det er mye mer hvalross på vestkysten nå enn for noen tiår siden og disse patruljerer iskanten om våren. Vi har mange dokumentasjoner på at hvalrossene dreper og spiser andre selarter, inklusive storkobber. I forbindelse med feltarbeid fra iskanten både i Kongsfjorden og Isfjorden de siste årene i mai (som er yngletiden til storkobber) har vi sett bemerkelsesverdig få storkobber, både med og uten unger, i forhold til hva som var tilfelle for 15–20 år siden. Hvalross som patruljerer iskanten i denne perioden, har vi derimot sett mye av.

Steinkobbe er generelt en mer sørlig selart, men Svalbard har en egen bestand som er verdens klart nordligste. Dette er en genetisk isolert bestand som har vært i området i rundt 1000 år og har sitt opphav i steinkobber fra Sørøstgrønland. Som nevnt over strømmer det relativt varmt atlanterhavsvann opp på vestsiden av Spitsbergen og det er i dette området Svalbards steinkobber tradisjonelt har oppholdt seg. Vestsiden av Prins Karls Forland har vært et kjerneområde for yngling, som for denne arten foregår på land. Steinkobbeungene fødes også med et spekklag og er i stand til å svømme fra den dagen de blir født.

Flytellinger foretatt i 2009 og 2010 viste at det var rundt 2000 steinkobber her. Satellittsporing av 60 individer i den perioden viste at de stort sett oppholdt seg langs sokkelen, altså de grunnere havområdene, på vestsiden av Spitsbergen og svært sjeldent gikk inn i fjordene. De unngikk også områder med mye is, men selv om de foretrekker å ligge og hvile på land brukte de også is som hvileplattform, men da oftest på steder med lav istetthet.

En annen kuriositet er at det ofte strømmer kaldt arktisk vann opp langs vestkysten av Spitsbergen som da flyter over atlanterhavsvannet som er saltere og dermed tyngre. Vi så da at steinkobbene ofte dykket ned gjennom dette arktiske vannet og ned til atlanterhavsvannet hvor de fant sine foretrukne byttedyr. Etter at fjordene på Spitsbergen nå mer domineres av atlantiske vannmasser med tilhørende byttedyr og en temperatur som gjør at det har blitt en sterk reduksjon i isforholdene, har steinkobbene ekspandert voldsomt og er nå den klart dominerende selarten i mange av fjordene i området (Fig. 5). De påtreffes nå hele veien fra Sørkapp i sør,



Fig. 5. Steinkobber på en sandstrand i Thiisbukta mellom flyplassen og bebyggelsen i Ny-Ålesund. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

nordover via nordvesthjørnet av Spitsbergen og østover forbi Reinsdyrflya, inklusive inn i de innerste fjordkroker. Effekten dette har på de lokale arktiske selartene studeres i disse dager. Det er helt klart at steinkobbene er en klimavinner i disse områdene, men om reduksjonen av de andre artene skyldes direkte konkurranse fra steinkobbene eller om det bare er at forholdene ikke er arktiske lenger (eller en kombinasjon av disse) vites ikke per i dag.

Hvalross-bestanden på Svalbard ble i tidligere tider jaktet til nesten utryddelse. Etter fredningen i 1952 tok det lang tid før bestanden tok seg opp, men i de siste 20 årene har bestanden vokst så raskt som det er mulig for dyr med det reproduksjonspotensialet denne arten har i et miljø uten begrensinger i mattilgang og uten jakt. Fra første systematiske telling i 2006 til siste som var i 2018 har svalbarddelen av denne bestanden, som vi har felles med russiske Frans Josef Land, økt fra 2600 til 5500. Spesielt gledelig er det at antall hunner med kalver også har økt betraktelig i samme periode da det tidligere var stort sett bare hanner i Svalbard-området.

Hvalross foretrekker, som storkobbene, å hvile på is over grunne områder hvor de da kan finne mat rett under hvileplattformene (Fig. 6). Yngling foregår oftest tett inne i drivisen om våren og også dette i grunne områder. Når isen forsvinner fra der hvalrossene finner maten legger de seg opp på land og hviler ofte i store, tette grupper. Det er fortsatt is om våren i områdene hvor mesteparten av ynglingen foregår, som er østlige deler av Svalbard og over mot Frans Josef Land. Skulle denne forsvinne ser vi ingen grunn til at ikke hvalross med hell skulle kunne yngle på land. Ungene kan antakelig gå i vannet fra de er født, og mødrene og resten av flokken burde ikke ha større problemer med å holde unna eventuelle rovdyr om et angrepsforsøk skjer på land i forhold til på isen. Et problem med disse store flokkene er at hvis det blir panikk og dyrene rusher mot vannet så kan små kalver lett bli trampet i hjel. Dette er ikke spesielt vanlig på Svalbard ennå, men



Fig. 6. To store hvalross-hanner slapper av på et isflak i Beverlysundet på nordsiden av Nordaustlandet. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

blant stillehavshvalross er kalvedødelighet på grunn av dette så stor at det har effekt på bestandsutviklingen. I mangel på is ligger her av og til flere titalls tusen stillehavshvalross oppe på land på et og samme sted.

Et annet problem med at isen forsvinner er at da forsvinner også all den biologiske produksjonen som foregår under isen og som bidrar med et «regn» av næringsstoffer til bunndyrene som er hovedføden til hvalrossene, og dessuten også til storkobber. Konkurranse i matveien mellom disse to artene kan tenkes i en fremtid med høyere tetthet av hvalross, men foreløpig har hvalrossene det tilsynelatende bra på Svalbard. Dette kan også være en effekt av at antallet ble så betydelig redusert som følge av for hard beskatning at dagens bestand fortsatt er unaturlig lav, noe som gjør det vanskelig å oppdage mulige negative effekter på bestanden som følge av endringer i isforholdene.

Hvalene

Hvithval er den hvalarten som oftest observeres på Svalbard. Dette fordi fargen gjør at de er lett å få øye på, de vandrer svært nær kysten, og om sommeren besøker de ofte områder på vestkysten av Svalbard hvor det er bosettinger. Kalvingsområder for hvithval er funnet flere steder i Storfjorden, men kalving forgår sikkert også andre steder på øygruppen. Det er bare gjort én telling av hvithvalbestanden på Svalbard og den endte opp med et antall på rundt 550 individer, noe som vi synes var overraskende lavt. Vi vet ikke om vi har en fellesbestand med russiske Frans Josef Land slik tilfellet



Fig. 7. Hvithval i Isfjorden. En har påmontert en satellittsender for innsamling av data om vandringer og dykkeatferd. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

er for hvalross og isbjørn, men hvis det er tilfelle kan jo de dyrene vi talte være del av en mye større bestand. Materiale for genetiske undersøkelser for å avklare dette har ikke latt seg oppdrive fra russisk side. Sporingsstudier (Fig. 7) har vist at hvithvalene på Svalbard kan oppholde seg langt inne i områder med over 90 % isdekke; særlig om vinteren. Hva slags avhengighet hvithvalene har av is er noe mere uklart enn for mange av selartene. Men å oppholde seg inne i isen gir beskyttelse mot predatorer som spekkhuggere samt mot røffe værforhold hvis man er langt nok inne.

Ellers viser eldre sporingsstudier at hvithvalene svømmer fra brefront til brefront ofte helt nær kysten. Brefrontene er som nevnt «hot spots» for mat for ulike sjøfugl og marine pattedyr, og hvithval ble funnet å tilbringe rundt 50 % av tiden i slike områder. Det at breene trekker seg tilbake som følge av klimaendringene er dermed ikke gode nyheter for disse hvalene. På vestsiden av Svalbard hvor altantifiseringen har endret miljøet inne i fjordene har hvithvalene endret sitt næringssøk. Her oppholder de seg nå mindre foran brefrontene og mer ute i vannmassene borte fra strandlinjen og ute i områder med atlanterhavsvann. Det ser dermed ut til at hvithvalene ikke har noe imot dette nye tilbudet av byttedyr med annet opphav enn fra arktiske vannmasser. Dette i sterk motsetning til ringselene i disse samme områdene. De brukte også å være rundt 50 % av tiden foran brefronter, men etter altantifiseringen er de nå foran brefrontene nesten hele tiden.

Vi har sporet ringsel som har oppholdt seg foran en og samme brefront i hele sporingsperioden på flere hundre dager. Så hvithvalene viser en mye større tilpasningsevne til denne miljøendringen enn ringselen gjør, som da er en positiv sak for disse hvalene. Hvithval er, som andre tannhvaler, svært dårlige til å bryte ned forurensningsstoffer, og hvithvalene på

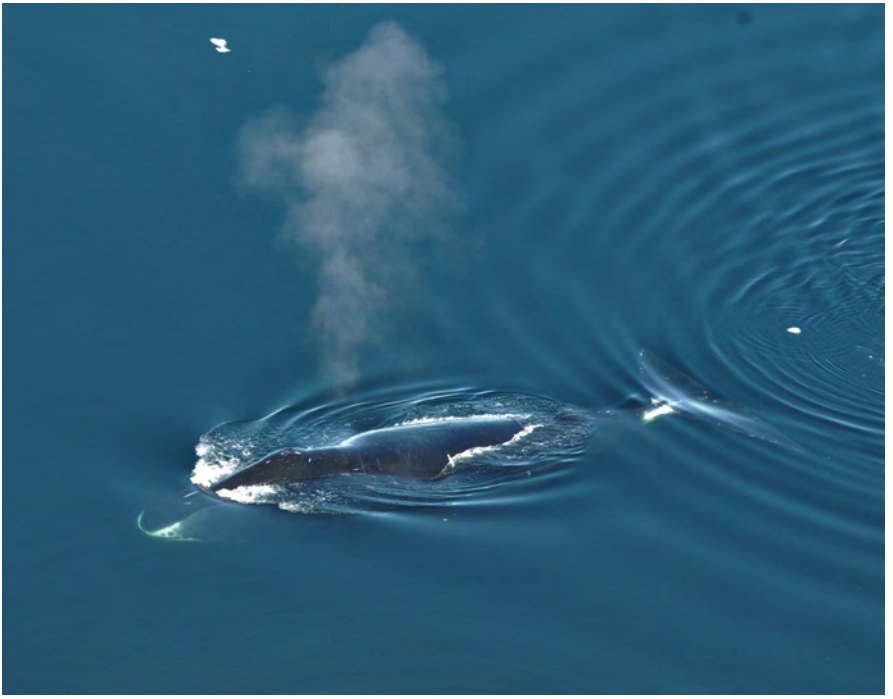


Fig. 8. Grønlandshval i en råk i drivisen. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

Svalbard har mye høyere konsentrasjoner av ulike giftige forbindelser enn isbjørnen i området selv om bjørnen er høyere oppe i næringskjeden. Så høye er hvalenes konsentrasjoner at deres immunforsvar er svekket, noe som gjør hvalene ekstra utsatt for ulike sykdommer. Dette er en utfordring i et varmere Arktis med økende innsig av sørlige arter som kan bære med seg nye smittestoffer.

For de to gjenstående arktiske stedfaste hvalartene vi har i Svalbard-området, grønlandshval og narhval, er historiene noe ulike (Fig. 8 og 9). De er i dag begge relativt sjeldne i kystnære områder.

Grønlandshval var svært vanlig da Svalbard ble oppdaget og dannet grunnlaget for en enorm kommersiell fangst som stort sett utryddet bestanden, mens narhval aldri har vært å finne i noe stort antall i det nære Svalbard-området. I de senere år har bruk av akustiske lyttebøyer vist at vi har forekomster av begge disse artene over store områder inne i isen, av og til svært nær kysten av Svalbard på østsiden av øygruppen. En flytelling, og etter hvert sporingsstudier hvor dyrene merkes fra helikopter, har gitt oss ny kunnskap om gode forekomster av disse to artene i isfylte farvann helt fra Østgrønland via nord for Svalbard og inn i russiske områder. De oppholder seg bare lengre inne i isen enn der båter normalt går, og hvis isbrytere entrer disse områdene stikker hvalene unna før de er observerbare. En flytelling i et område fra russegrensen og vestover til vest av Spitsbergen beregnet at det var rundt 350 grønlandshval og



Fig. 9. Narhvalhanner som driver med synkronsvømming. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

rundt 850 narhval i dette området. Vi registrerer ellers vokalisering fra begge arter på lyttebøyer vest, nord og øst for Svalbard nesten kontinuerlig så lenge det er is over lyttestasjonene. Så vi har med andre ord oppdaget forekomster av grønlandshval og narhval vi ikke var klar over vi hadde, som jo i prinsippet er svært positivt. Begge disse hvalartene er svært knyttet til havis og andre steder hvor disse forekommer og isen forsvinner, tas mange av spekkhuggere. De er også begge sårbare for undervannstøy i form av seismiske undersøkelser og skipsstøy generelt, da lyd brukes både til kommunikasjon, navigering og til å finne mat. Det at isen i nord stadig trekker seg nordover er dårlig nytt for disse to artene.

Andre effekter for marine pattedyr av klimaendringer

En annen effekt av altantifiseringen er som nevnt over at arter fra sørligere breddegrader kommer nordover og blander seg med de arktiske stedfaste artene. Det kan føre til konkurranse om ressurser og som vist med steinkobbene er ofte de sørlige artene mere konkurransedyktige. Arter som blåhval, finnhval og knølhval finnes i dag oppe i iskanten langt nord for 80 grader hver eneste sommer, og som følge av de nye vannmassene også langt inne i fjordene og kan ofte observeres fra bosettingene i Longyearbyen og Ny-Ålesund (Fig. 10).

Andre forventede problemer med klimaendringene er at vi får nye sykdommer og parasitter brakt opp til Arktis og overført til de stedfaste marine pattedyrene som



Fig. 10. En blåhval er oppe og puster rett utenfor flyplassen i Longyearbyen. (Foto: Kit M. Kovacs og Christian Lydersen).

har et nokså «naivt» immunsystem. Vi har ikke kunnet påvise noen massedød av noe slag ennå, men har påvist at de marine pattedyrene på Svalbard har vært eksponert for en rekke bakterie-, virus- og parasittsykdommer. Nylig ble fugleinfluensa påvist hos hvalross på Svalbard. Dette er en potensiell trussel som kan ha konsekvenser for denne dyregruppen.

Så klimaendringene slik vi ser det i dag har ulike konsekvenser for de ulike marine pattedyrene på Svalbard. Noen arter som ringsel vil antakelig kunne bli lokalt utryddet, mens andre som steinkobbe vil fortsette å trives og antakelig ekspandere over det meste av øygruppen. Atferdsmessig tilpasningsevne som vi ser hos for eksempel hvithval vil øke dens sjanser til å klare seg i et nytt og varmere Arktis, selv om det er sider ved denne artens helsetilstand som ikke ser så lovende ut. De sommergjestende store hvalene vil antakelig trives og fortsette sin nordlige ekspansjon, da det er ingenting som tyder på at produksjonen langs iskanten i nord, så lenge det er en iskant, vil bli mindre.

Det er heller ting som tyder på at produksjonen vil øke i Nordishavet og andre nordlige sjøområder, men det vil være nye planktonarter som da dominerer og ikke de klassiske arktiske, artene som inneholder mer fettstoffer. De svært isassosierte stedegne hvalene grønlandshval og narhval går også en utrygg fremtid i møte hvis isen i nord forsvinner helt om sommeren i nær fremtid slik det er spådd.

Isbjørner i fangenskap

Av Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har gjennom to tiår forsket på dyrelivet på Svalbard for Norsk Polarinstitutt. Han arbeidet i mange år som naturvernrådgiver hos Sysselmannen (nå Sysselmesteren) og deretter med biologi i Norges forskningsråd, men er i dag pensjonert. Han er medlem av redaksjonskomiteen til Polarboken.

Innledning

Isbjørnen er foruten å være et majestetisk dyr også en av de mest gjenkjennelige av alle verdens dyrearter og derfor av stor interesse for folk flest. Dette førte til utstrakt kommersiell fangst i store deler av isbjørnens leveområder. Formålet med fangsten var primært å sikre seg pelsen og hodeskallen, men fangst av levende isbjørn var også vanlig. Voksne ville isbjørner vil vanligvis være svært vanskelige å håndtere, følgelig var det mindre vanlig å levendefange disse. Ungene derimot, særlig når de var små, var forholdsvis enkle å holde i fangenskap og temme inntil de kunne selges. Disse havnet vanligvis i dyrehager eller sirkus. På 1900-tallet var handel med levende isbjørner ganske utbredt.

I Norge ble det etter hvert innført restriksjoner i å fange og selge isbjørnunger. Kong Karls Land, det viktigste yngleområdet for isbjørn, ble fredet i 1939. I 1957 kom det en egen lov om fangst av isbjørn. Denne loven bestemte at levende isbjørn bare kunne fanges og bringes i land i Norge etter at Fiskeridepartementet hadde gitt tillatelse. Forutsetningen for å få tillatelse var at det måtte foreligge søknad fra en zoologisk hage, og det var en betingelse om at isbjørnungen ikke kunne videreselges. I 1965 ble beskyttelsen av ungene forsterket ved at fangst av unger og binner ble forbudt under troféjakt. Tilgangen på isbjørnunger tok imidlertid nesten slutt med den internasjonale fredningsavtalen for isbjørn som ble innført i 1973[1]. I dag foregår det meste av handelen med levende isbjørner med dyr som alt er i fangenskap.

Isbjørner i fangenskap – litt historikk

Det er uklart hvor lenge isbjørn har vært holdt i fangenskap. Hvis vi ser bort fra tilfeller der inuitter og andre urfolk kan ha fanget og holdt isbjørnunger som kjæledyr, hevder enkelte kilder at egypterne kan ha hatt isbjørn i menasjerier. Kong Ptolemaios II Filadelfos skal visstnok ha hatt et stort menasjeri i Alexandria og der ha bygget en slags dyregrav som skulle huse en hvit bjørn. Dette var i år 285 før vår tidsregning. Det er uklart om dette var en isbjørn, eller mer sannsynlig en syrisk brunbjørn. Sistnevnte bjørner var ikke så



Med hieroglyfer skrives bjørn slik (Kilde: Omar 2022).

1. (se Polarboken 2009–2010, sider 5–17 for informasjon om avtalen).



Odd Lønø, mangeårig sekretær i Norsk Polarklubb og redaksjonsmedlem i Polarboken, hadde fire overvintringer som isbjørnjeger og fangstmann på Svalbard. Han fanget flere levende isbjørnunger ved å skyte isbjørnmora. Lønø har fortalt forfatteren at en av disse ungene, Sebben, senere ble en kjent sirkusbjørn i USA (se Polarboken 2009–2010, sider 108–115). (Foto: Odd Lønø/Norsk Polarinstitutt).

uvanlige og er tidvis avbildet blant gamle egyptiske funn. De syriske bjørnene har en lys, nesten gulhvit, pels.

Det romerske riket strakk seg mye lenger nord enn det egyptiske og det er derfor mer trolig at romerne kan ha vært i kontakt med isbjørner og holdt disse i fangenskap. I henhold til den romerske poeten Calpurnius i år 57 skal romerne ha hatt fremvisninger av bjørner i kamp med seler i vannfylte amfiteatre. Det er ikke gitt hva slags bjørner dette var, men oppførselen med å slåss med sel i vannfylte basseng passer best på isbjørn.

I år 858 vet vi av opptegnelser at en japansk keiser fikk to bjørner i krigsbytte fra Nordøst-Asia. Om disse bjørnene var isbjørn sier nedtegnelsene ingenting om, så mest sannsynlig var det også her snakk om andre bjørnearter enn isbjørn. Da er det mer trolig at bjørner som omtales fra Norge og norgesveldet kan ha vært isbjørner, selv om brunbjørner også her var mest vanlige. Selv om Svalbard neppe var oppdaget på denne tiden var isbjørner ikke uvanlige i Kvitsjømunningen og helt nord langs norskekysten. Det er heller ikke uvanlig at det driver i land isbjørner på Island. Helge Ingstad (1947) viser til at det i 1274 ble fanget 22 isbjørner på Island. De norske utpostene på Grønland hadde også tilgang til isbjørner. Ingstad spekulerer også i at de norrøne innbyggerne på Grønland hadde folk som var spesialister på å temme isbjørn. Handelen med Grønland gikk i stor grad via Bergen så at det eventuelt skulle dukke opp levende isbjørnunger i Norge var ikke usann-

synlig. Den islandske landnåmsboken forteller om Ingemund Torsteinsson fra Island som skal ha fanget en binne og to unger på Island og gitt én av disse i gave til Harald Hårfagre rundt år 880. Mindre kjent er det at Isleif Gissursson tok med seg en grønlandsk isbjørn til Tyskland og forærte den til den tysk-romerske keiser Henrik III i første halvdel av 1000-tallet, like før han ble vigslet til Islands første biskop.

I 1124 skal Einar Sokkeson fra Grønland ha kommet til Norge og forært kong Sigurd Jorsalfare en isbjørn. Mest kjent er likevel den isbjørnen som kong Haakon Haakonsen i 1252 ga til Kong Henrik III av England. Den ble holdt i fangenskap i menasjeriet ved Tower of London. Det står i dag en statue av en isbjørn på stedet. Tysk-romersk keiser Frederik II fikk også en isbjørn i gave av kong Haakon. Denne bjørnen ble gitt videre til sultanen i Damaskus. Den eldste kjente import av isbjørn fra Svalbard til Europa skjedde i 1609. Jonas Poole hadde da med seg to isbjørnunger fra Bjørnøya til London der han kom i slutten av august det året.

De tidligst kjente isbjørner i fangenskap i Europa ble stort sett holdt i menasjerier, altså samlinger med levende dyr. Det er ikke utenkelig at noen av disse bjørnene også kan ha opptrådt i et slags sirkus, men det vet vi lite om.

Hvordan få tak i isbjørnunger

Skal man holde isbjørner i fangenskap er det en fordel å begynne med unger, som man kan temme forholdsvis lett. For å forstå hvor man får tak i isbjørnunger må man kort forklare litt om isbjørnens biologi. Isbjørnhunnen, binna, føder



Forfatteren er tidligere isbjørnbiolog og er her avbildet med hendene fulle i april 1993. Disse ungene er fanget ved hiet sitt på Edgeøya mens binna er bedøvet og ble merket. Deretter ble alle tre sluppet fri igjen. (Foto: Ian Gjertz).

vanligvis mellom en og tre unger i et snø-hi rundt nyttår. De blir i hiet frem til midten av mars. Deretter kommer de ut og oppholder seg i nærheten av hiet en stund før de legger ut på vandring. Binna må finne mat, hovedsakelig sel eller åtsler, og holder seg derfor på eller like ved sjøisen. Ungene kan være utsatt for angrep fra andre isbjørner, spesielt hanner, følgelig holder binna seg helst i områder der det ikke er så mange andre isbjørner. Ungene går sammen med binna i omtrent to år, før hun parrer seg på nytt og ungene må klare seg selv.

Ut fra biologien er det lett å skjønne at man må komme seg inn i isfylte farvann for å kunne finne binner med unger. Det kan man gjøre på to hovedmåter: man kan seile med egnete båter til disse strøkene, eller man kan overvintre i egnete strøk og fangste. Den tidlige ferdselen i isfylte farvann var det, foruten oppdagelsesreisende, de europeiske hvalross- og hvalfangerne som stod for. Disse begynte i 1603 ved Svalbard og fortsatte for hvalfangstens del i omtrent 300 år. Hvalfangerne tok med seg alt av verdi som de kom over i tillegg til grønlandshvalene de fangstet på. Dette kunne være andre mindre hvaler, sel, hvalross, isbjørn og andre pelsdyr. Skutene var så store at de kunne ta med seg levende dyr hjem. Man kjenner til at levende isbjørner, hvalross og fjellrev ble tatt med. Disse hvalfangerne holdt primært til i nord-europeiske havnebyer (Hamburg, Bremen, nederlandske kystbyer), og De britiske øyer (Hull, Whitby, Peterhead, Aberdeen, Dundee). Etter hvert kom også hvalfangere fra Amerika med, disse var primært basert i New England, men mye senere kom også vestkysten av Nord-Amerika med. Mindre byer i Alaska fungerte gjerne som første stop, deretter sendte man varene sine, for eksempel levende dyr, videre til Seattle. I tillegg til hvalfangerne var det en periode på 1700- og 1800-tallet utstrakt selfangst fra Europa, New England og Norge med store skip. Disse kunne på lik linje med hvalfangerne ta med seg levende dyr tilbake til havnene sine.

Disse større fartøyene utviklet etter hvert metoder for å levendefange også store isbjørner. De forfulgte bjørnen i sjøen med lettbåter. Ved hjelp av lange stenger med renneløkker ytterst fikk de tredd løkken over hodet på bjørnen og halt og presset den inn mot siden på båten. Der ble den bundet fast og så heist om bord i moderfartøyet og plassert i jernbur på dekk. Etter hvert var ikke slik sel- og hvalfangst med store fartøyer regningsvarende og det utviklet seg i Norge en tradisjon med små, lettmanøvrerte fangstfartøyer med besetninger på 5–10 mann. Disse dominerte etter hvert selfangsten og tok mange andre dyr med hjem på ferdene sine. Slik fangst ble gjerne kalt plukkfangst. De små fangstfartøyene losset tidlig på 1800-tallet fangsten i Vardø og Hammerfest, men etter hvert ble Tromsø den dominerende havnen i nord.

Tilsvarende utviklet ishavsfangsten fra Sør-Norge seg i områder rundt Ålesund og ved Tønsberg. Etter hvert spesialiserte enkelte redere seg på å bruke ishavsfartøyene sine til safarijakt. Det innebar at folk kunne kjøpe seg med på turer på ishavet med formål å skyte flest mulig trofédyr. Av disse var isbjørnen klart førstevalget blant jegerne. Slike safariskuter hadde derfor gjerne med levende isbjørnunger hjem inntil det ble innført restriksjoner på ungefangst i 1957 og

beskyttelse av binner med unger under safarijakt i 1965.

Russerne hadde i årene 1700–1850 utviklet en tradisjon med overvintringsfangst på Svalbard og noen av de russiske arktiske øyene. Nordmennene bygget videre på denne tradisjonen og i første halvdel av 1900-tallet var det en utstrakt overvintringsfangst på Svalbard og Nordøst-Grønland. Da jaktet man aktivt isbjørner på land og i isen nær land. I tillegg benyttet fangstfolket et stort nettverk av selvskudd, som er et åte festet til et ladet gevær. Slike rader med selvskudd dekket store områder og var svært effektive. Fangsten av voksne isbjørn ble derfor stor, og man fikk på den måten også tilgang på unger. Disse ble fôret og holdt i fangenskap til overvintringen var over, og ble i de fleste tilfeller fraktet til Norge i kasser, flesteparten fra Svalbard til Tromsø. Selv om en del unger ble skaffet til veie gjennom overvintringsfangst, stammet størstedelen av de levendefangete isbjørnungene likevel fra fangst fra båt. Fra mottakshavnene ble ungene sendt ut til kjøpere over hele verden. Den viktigste ruten gikk via Hamburg og familien Hagenbeck, som selv var brukere av isbjørner og også drev med dyrehandel.

Handel med isbjørnugner

Noen fullgod statistikk over antall isbjørnunger som er blitt hentet ut av Arktis finnes ikke. Espen Søbye i Statistisk Sentralbyrå (SSB) har imidlertid laget en oppsummering for Norge. Den er neppe helt nøyaktig, men viser at det i tidsrommet fra 1871 til 1973 ble solgt 2000 levende isbjørner fra Norge til zoologiske hager, tivolier og varietéteatre over hele



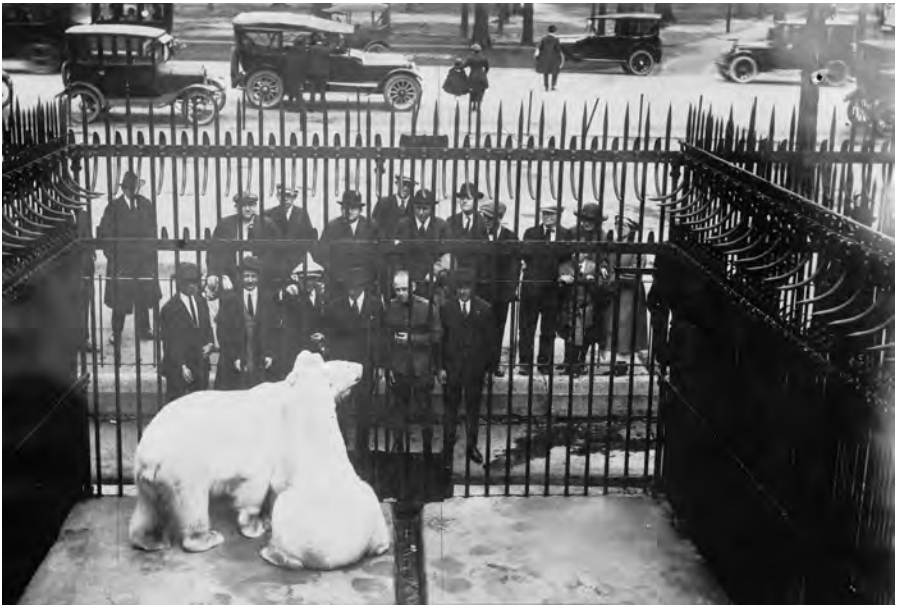
To isbjørnunger og to hunder på dekket til MS Veslekari, Nordøst-Grønland 1929. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

verden. I krigsårene 1917–1918 og 1940–1945 ble det ikke eksportert levende isbjørn. Siste år i statistikken for eksport av levende isbjørnunger er 1967, da ni isbjørn ble eksportert. For å forstå betydningen for folk på fangst av å få med seg en levende isbjørn hjem kan man se litt på økonomien. Prisene på levende isbjørn varierte mye opp gjennom årene. I 1870 var årslønnen for en tjener i byene 158 kroner, og daglønnen for en arbeider 1,57 kroner. Til sammenligning opplyser SSB at verdien av en levende isbjørn i norsk havn i 1868 var 400 kr (tilsvarer ca. 33 000 kr i 2022) altså nesten tre årslønner. I 1950 var tilsvarende verdien av en isbjørn hele 63 000 kr (2022 kroneverdi), mens verdien av hver levende isbjørn i 1967 var omtrent 1200 kr (tilsvarende 14 000 kr i 2022). Det er verdt å merke seg at det vanligvis hersket et lott-system blant fangstfolket. Det innebar at det på forhånd var gitt hvor stor prosentandel av verdien av den totale fangsten, ikke bare den levende isbjørnen, hver deltager skulle få etter turen. Så hver involvert fangstperson i eksemplene ovenfor ville sannsynligvis bare få en del av den oppgitte summen.

Handel med dyr var, og er fortsatt, et stort forretningsområde. Tidligere var det et nett av dyrehandlere i Europa som selv sørget for ekspedisjoner rundt i verden for å fange inn dyr. De innfangete dyrene ankom gjerne store havnebyer slik som London og Hamburg før de ble sendt videre. Mange av dyrehandlerne hadde egen oppdrett, i tillegg til at de kjøpte og solgte dyr. Den største av disse ble etter hvert familien Hagenbeck i Hamburg. De benyttet båttransport til og fra Hamburg, i tillegg til det europeiske jernbanenettet, til å frakte alle verdens dyr. For deler av det arktiske dyrelivet, slik som isbjørn og hvalross, var en vanlig rute å frakte dyrene fra Tromsø, eventuelt Ålesund, til Bergen med hurtigrute og derfra å sende dyrene videre med rutebåt til endehavn Hamburg. En alternativ rute var å frakte dyrene fra Tromsø til Narvik og derfra med tog gjennom Sverige.

Det var tre typer avtakere av dyrene. Private menasjerier, dyrehager og sirkuser. Ofte var det et samarbeid mellom disse. De byttet dyr seg imellom, eller kunne også leie ut dyr til andre ved behov. Noen av aktørene, for eksempel Hagenbeck, dekket alle tre kategorier. Andre, slik som enkelte sirkus, var stort sett avtakere av dyr.

Ut fra dagens regler for dyrevern ville neppe tidligere tiders fraktmetoder blitt godkjent. Isbjørnene ble fraktet i trange trekasser uten muligheter til å kunne bevege seg nevneverdig så lenge transporten pågikk. Dette førte selvfølgelig til at isbjørnene kunne få helseskader eller dø under fraktperioden. Det var heller ikke uvanlig at enkelte isbjørn under transport brøt ut av buret og flyktet. Det mest kjente rømningstilfellet skjedde i Bergen havn i juli 1953. Et annet kjent tilfelle skjedde så tidlig som 11. august 1855. Da oppdaget noen fiskere en svømmende isbjørn ved Karmøy, og i god norsk tradisjon drepte de bjørnen. Spørsmålet var imidlertid hvor bjørnen kom fra. Det viste seg at selfangstskuten *Eintracht* fra Tyskland på returreise fra Arktis hadde med seg en isbjørn i bur. Da skuta befant seg i nærheten av Helgoland klarte bjørnen å rømme og la på svøm. Dette skjedde 2. august. Bjørnen hadde trolig svømt nordover og endte sine dager en drøy uke senere ved Karmøy (Anonym 1855).



To isbjørner i en heller trist utstilling i Belle Isle Zoo, Detroit. Bildet er tatt i 1922. (Kilde: Library of Congress, Washington D.C.).

Skjebnen til de levende isbjørnene som ble tatt med sørover fra Arktis kunne variere. Felles for de fleste var en kummerlig reise. Da de kom frem til bestemmelsesstedet ventet vanligvis et trist liv i trange bur eller innhegninger, eller så ble de trent opp til sirkusdyr. Alt dette var i miljøer og temperaturer som ikke var tilpasset disse arktiske dyrene.

Kilder:

Anonym 1855. Tromsø-Tidende 27. september 1855: 2–3.

Davids, R.C. 1982. Lords of the Arctic. Sidgwick & Jackson, London.

Ingstad, H. 1947. Omkring isbjørnen i viking- og sagatid. Magasinet for alle 1947 nr. 31–32: 4–8,+41.

Omar, D.M.S.A.M. 2022. Bears in Ancient Egypt. Research Journal of the Faculty of Tourism and Hotels Mansoura University Issue No. 11 (part 4), June 2022: 237–275.

Poole J. 1604–09. Divers Voyages to Cherie Iland, in the yeeres 1604, 1605, 1606, 1608, 1609. Reprinted diary in: Purchas, S. 1906. Hakluytus posthumus or Purchas his Pilgrimes. Vol. 13. Glasgow: James MacLehose: 265–293.

Søbye, E. 2001. Isbjørnfangst 1871–1979: Fra fangst til fredning. Samfunnsspeilet 1/2001: 14–23.

Isbjørner i underholdningens tjeneste

Av Burny Iversen

Burny Iversen er fotograf med spesiell interesse for arktisk natur og polarhistorie. Han er særlig opptatt av gamle fotografier, postkort og plakater med polar tilknytning.

Historiene om dyr i underholdningsindustrien har alltid fascinert eller utfordret oss. Isbjørnfangst og det frie og utfordrende livet til overvintrende fangstmenn, slik som det ble beskrevet i bøker og aviser, fengslet oss. I internasjonal målestokk startet størstedelen av den kommersielle transporten av levende isbjørner over norske havner. De fleste av isbjørnungene ble tatt av selfangere, med unntak av perioden 1960 til 1972, da levendefangsten ble jevnere fordelt på overvintrende fangstfolk, selfangere og folk på værvarslingsstasjonene. Vel tilbake i Norge etter endt sesong, ble bjørnene solgt, og ofte slutter historiene der med at isbjørnungene ble solgt til et sirkus eller til dyrehandleren Hagenbeck i Tyskland. Men hva ble skjebnen til isbjørnungene? Hvem solgte dem videre, og hvem kjøpte? I denne artikkelen legges det hovedvekt på isbjørnungenes skjebne i Skandinavia og Nord-Europa.

Avsetningen av isbjørnunger

De fleste ungene ble tatt i land i ishavsbyene Hammerfest, Tromsø eller Ålesund, der det etablerte seg firmaer og agenter som spesialiserte seg på salg av ishavsprodukter til industrien i Norge og Europa, salg av levende dyr, og salg til en økende turiststrøm på 1890-tallet. Det ble tidlig etterspørsel etter levende arktiske dyr som hvalross, isbjørn, rev og moskus, til en verden som ville underholdes med eksotiske dyr i sirkus, menasjerier og zoologiske hager.

De offisielle tallene fra Statistisk sentralbyrå om den totale eksporten fra Norge av levende isbjørner frem til fredningen i 1973 er 2000 individer. Antallet unger som ble fanget var nok noe større, da noen døde under transport, ble avlivet på grunn av sviktende marked, forlis, eller at isforholdene gjorde at fangstfolkene ikke kunne hentes. Sannsynligvis er totaltallet omkring 2200–2400 bjørner.

Noen av isbjørnene var avtalt solgt før de kom til havn, men for andre begynte forhandlingene først etter ankomsten for å oppnå best mulig pris. I Tromsø fantes det firmaer som Claus Andersen a/s, P. Figenschous Eftf., og Conr. Rye-Holmboe, med flere som var involvert i handelen. Claus Andersen satset også stort på å utruste fangstekspedisjoner til Svalbard for å sikre tilgangen til skinn og pels. På grunn av aktivitetene på Svalbard ble han for øvrig beæret med et fjell ved Sørkapp oppkalt etter seg – Claus Andersenfjellet.

Man kan ikke skrive om handel med isbjørn uten å nevne den tyske Hagenbeckfamilien i Hamburg. De var helt sentrale i alle ledd av handelen med isbjørn og

andre polare dyr. Derfor vies Hagenbeck-dynastiet et eget kapittel lenger nede i teksten.

Transport og dyrevelferd

Når ishavsskutene kom inn fra fangstfeltene, og ryktene gikk om levende isbjørn, samlet det seg mange skuelystne som fikk se lossingen av sel og isbjørnskinn på kaiene, og kasser med isbjørnunger som klorte og klaget høylytt i sine trange kasser eller bur.

Gjennom årene hadde folk i anløpsstedene langs kysten opplevd mange rømninger av isbjørn med mye dramatikk, men også unger med større frihet, som i Tromsø med en isbjørnunge som fikk kjøre i taxi, og var med til det lokale vinmonopolet, før den senere ble solgt. Isbjørn i transportkasser var i alle år noe som skapte debatt. Når kassene ble stående i ukesvis på kaiene i mangel på kjøpere, blusset debatten opp i avisene med krav om forbud.

I 1904 forteller avisene en historie om *d/s Olaf Kyrre*, som når den passerer Stadt i et forrykende vær, mister en kasse med en isbjørnunge over bord. Bekymringen i avisene er om kassen skulle drive i land, bli knust og bjørnen komme fri, og om den da ville hevne seg på grunn av det



Transport i kasser var en stor del av sirkus-isbjørnenes liv. Programheftene kan fortelle oss om sirkusturneer, som det tyske Circus Sarrasani som drar på turné til Syd-Amerika, Circus Hagenbeck til Japan, eller svenske Zoo Cirkus til Midt-Østen, alle med isbjørner i lasten. Her trolig fra en transport mellom Hamburg og New York i 1922. Lorenz Hagenbeck til venstre. (Kilde: B. Iversen, privat, fotograf ukjent).

ufrivillige fangenskap. Dampskipet hadde enda seks bjørner om bord.

En av de første som skrev debattinnlegg om isbjørnungene var forfatteren Cora Sandel. Hun hadde et varmt hjerte for dyr gjennom hele livet, og med sine erfaringer skriver hun i 1904 et langt innlegg i dyrebeskyttelsens tidsskrift «Dyrenes Ven». Sara Fabricius som hun egentlig het, flyttet til Tromsø med sin familie i 1893, og innlegget ble skrevet under pseudonymet Svend Bro:

Isbjørnene

Jeg kan høre dem fra mit Værelse! Om Morgenen er det første jeg hører, deres hæse, langtrukne Brøl, der ender i en forpint Hvæsen, om Aftenen lyder det gjennem Mørket, fortvilet, mættet af afmægtig Harme og Trods, - og af og til hæver det sig til et rasende Skrig, efterfulgt af vild Guttejubel.

De er indespærret paa en Brygge lige nedenfor vort Hus. For 14 Dage siden kom de med Fangstskuden fra Ishavet, om nogen Tid skal de utskibes til en eller anden zoologisk Have……..

Og naar du saa endelig naar dit Bestemmelsessted, faar du kanske en liden Dam at plaske i. Aajo, det faar du nok, for det er en human Tidsalder vi lever i. En liden Dam med lunkent Vand, grumset Vand og svømmende Brødbiter fra et velvilligt Publikum.

Da faar vi haabe, at du har glemt Sjøen og Isen og Polarnattens store Stjerner.
Svend Bro

Avisenes notiser gjennom den lange perioden med levendefangst forteller om skipsnavn og isbjørner som ble sendt fra ulike havner, som denne i Ofoten Tidende 22.8.1924:

Stor forsendelse av levende isbjørn

Forrige lørdag blev det avsendt med dpsk. «President Christie» fra firmaet Paul Figenscaus Eftfl. 21 levende isbjørne. Det er den største isbjørnforsendelse som er gaat fra Tromsø til utlandet.



Isbjørn transporteres i kasse fra Hamburg til New York i 1922. (Kilde: Keystone View Co.)

Ikke alle bjørnene ble sendt ut av landet. I 1925 var det norske Cirkus Empress på sin Nord-Norge tur langs kysten fra Ålesund med eget innleid dampskip med navn *Frost*. I Tromsø kjøpte de ni isbjørnunger og en hvalross direkte fra fangstskutene, og fikk ordnet med de nødvendige tillatelser før turen gikk sørover igjen. Resten av turneen reklamerte de med de ni bjørnene i annonsene «*dyrebesigtigelse i cirkusskibet*». Under vinteren ble ungene temmet og trent av sirkusets direktør Leonardi. I sesongen 1926 ble bjørnene delt i to grupper, og Sirkus Empress dro med *d/s Torgtinn* på en ny Nord-Norge-tur med fem av isbjørnene, som gjorde stor suksess, sammen med luftakrobater, ryttere med store hestenum-

re, klovner og 10-manns orkester.

I 1930 fanget selfangere 56 isbjørnunger, men bare 22 ble solgt på grunn av et sviktende marked. Rederne drev intense forhandlinger med oppkjøpere rundt i Europa uten hell, så det ble besluttet å avlive de resterende 34 isbjørnungene.

En sak som fikk store oppslag var bjørnen som rømte i Bergen havn i 1953. To unger og en større isbjørn kom med hurtigruteskipet *d/s Lofoten* til Bergen for omlastning til Det Bergenske Dampskibsselskabs *d/s Neptun* for videre transport til Hagenbeck i Hamburg. Dramatikken begynte da den største bjørnen klarte å sprenge seg ut av transportkassa, og begynte å utforske det fremmede og skremmende miljøet, før den endte svømmende innover Vågen. Mange båter var engasjert i jakten, og det lyktes å få en løkke rundt halsen på den. Politiet var bevæpnet for å avlive bjørnen om den skulle true noen av de mange tilskuerne som hadde samlet seg. Etter to timer fikk de kontroll på bjørnen i en nedsenket kasse takket være folk fra havnevesenet, politiet og frivillige.

Fangsten fortsetter som før, og innleggene i aviser og blader mot fangst hardner til. På 1950-tallet kommer det nye sterke navn fra fangstmiljøet med i debatten, som Odd Lønø og John Giæver, med krav om stopp i fangsten, og dyrevernorganisasjonene fortsetter sin utrettelige kamp. Nå har kravet for alvor kommet inn til Veterinærdirektoratet og Stortinget, og i 1957 kommer en ny lov om forbud mot fangst av levende isbjørn. I Kronprinsregentens resolusjon av 13. juni 1957 står det:

I medhold av § 2 i lov av 22. mars 1957 om fangst av isbjørn bestemmes: Det er forbudt å drive fangst av levende isbjørn. Fiskeridepartementet kan dog etter søknad gi tillatelse til fangst av et begrenset antall levende isbjørn når det foreligger skriftlig bestilling fra en anerkjent dyrehave.

I 1958 søker Hagenbeck om tillatelse til fangst av åtte bjørner. Han får avslag, men det blir innvilget fangst av to bjørner. Det blir fangstskuta *m/s Forland* som skaffet de to bjørnene, men skuta blir skrudd ned av isen ved Svalbard 19. juli. Da tragedien var et faktum, ble isbjørnungene avlivet, og mannskapet på sju starter en flere uker lang rotur før de blir reddet.

Samtidig står Cora Sandel frem igjen i Dagbladet med en appell om absolutt forbud mot salg, og en oppfordring til folk om å gi penger for å kjøpe de to bjørnene, for å gi dem en verdig død. Selv ga hun 1000 kr som en start. Innsamlingen var vellykket, men snart nådde ryktene om bjørnenes skjebne folk, og innsamlingen ble stoppet.

Men underholdningsindustrien skulle gjennom årene forsynes med isbjørner, og på adresselistene sto også land som Japan og Australia, men de fleste bjørnene ble solgt til dyrehager, menasjerier og sirkus i Europa.

Dynastiet Hagenbeck

Historien om familien Hagenbecks bedrift i Hamburg er nøkkelen til å forstå utviklingen av dyrehold i underholdningsindustrien i det 20. århundre.

Slektens vei mot berømmelse, begynner med fiskehandler Carl Gottfried Hagenbeck som i 1848 får tilbud om å kjøpe seks seler tatt i garn av noen lokale fiskere. Han kjøper selene, for å stille dem ut levende mot betaling, noe som ble en

suksess. Det ble kjøp av flere seler, men denne gang for å selge dem videre til omreisende dyrefremvisere. I 1852, får han mulighet til å kjøpe en isbjørn som var kommet med en hvalfanger fra Grønland. Samtidig kommer de over andre pattedyr og fugler, som ble et lite menasjeri i innleide lokaler. Dette ble starten på det som skulle bli verdens største dyrehandlerforetak. Carl Hagenbeck jr. var bare en guttunge, men han fikk tidlig stor tillit, og etter noen år ville faren satse på fiskebutikken og overlot mye av ansvaret for dyrehandelen til sønnen. Med god hjelp av seks søsken og andre familiemedlemmer, startet Carl jr. opp med noen gode og heldige kjøp, i konkurranse med erfarne handlere fra hele Europa.

Hagenbeck var en dyktig forretningsmann og gründer, som så penger i alt levende. Ser man på prislister fra tiden rundt århundreskiftet 1900, så kunne det kjøpes all verdens dyr til faste priser, men det var også tilbud på hele blandete dyregrupper. Skulle en fristes av arktiske dyr, kunne en for 50.000 mark kjøpe en gruppe med 11 isbjørner, hvalrosser, noen mindre seler og 40 måker. Med på kjøpet fikk man også kulisser formet som et ishavspanorama. Lenger ned på prislistene sto det:

En ung hun-isbjørn, blind, 200 mark. En ung hun-isbjørn, mangler venstre øye, 400 mark. Eller en sibirsk han-jerv, mangler det ene forben, 400 mark.

Markedet for eksotiske dyr var stigende da det i siste halvdel av 1800-tallet ble etablert mange store faste zoologiske parker i hovedsteder og større byer over hele verden. Sirkus hadde også stor status, noe som skapte behov for «sensasjonelle» opplevelser for et betalende publikum.

Carl jr. bygget opp et verdensomspennende kontaktnett med globetrottere, jegere, oppkjøpere og mottaksstasjoner,



Fritz Schilling, en av Hagenbecks mange domptører (dyretrenere) med en blandet dressurgruppe. Postkort 1907.

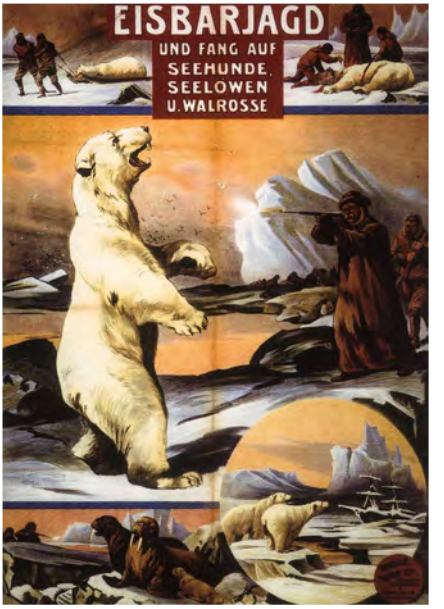
som la grunnlaget for suksessen. Han ble på kort tid ledende på dyrehandel, og det fantes snart ikke en zoologisk hage, et menasjeri eller sirkus i verden som ikke var kunde i firmaet. Men det var dyrt å ha så mange dyr i kosten, så han starter i 1887 Circus Carl Hagenbeck, for å la dyrene tjene inn de høye fôrutgiftene.

Sirkuserfaringen gjorde at han ville prøve ut nye, mer humane måter for å dressere store rovdyr. Til nå var det brukt grov vold og glødende jern for å knekke dyrene mentalt, men han mente man kunne oppnå dressur med ros, en lang pisk, og godbiter som belønning når dyrene løste oppgavene som man ønsket. Carl jr. engasjerte sin svoger Heinrich Mehrmann som dyretrener, og i et improvisert bur starter de treningen med en gruppe unge dyr bestående av 12 løver, to tigre, en leopard, to kragebjørner og en isbjørn, som alle skulle forsones med hverandre. De oppnådde lovende resultater, og dette ble for mange den nye måten å dressere rovdyr på.

I 1907 åpnet Hagenbeck sin nye dyrepark i Stellingen utenfor Hamburg. Den skulle realisere hans planer og visjoner om å kunne vise dyr uten betonggraver og bur, men etterligne de naturlige leveområdene for dyra i åpne panoramaer bare sikret med vollgraver og naturlige sikringer. Dette ble en stor suksess for publikum, men også filmindustrien så sine muligheter, og det ble spilt inn mange filmer i Stellingen gjennom årene. Hagen-



Del av Hagenbecks arktiske panorama i den nye dyreparken som ble åpnet i Stellingen ved Hamburg i 1907. (Kilde: Public domain).



Hagenbeck skaffet isbjørner til den danske filmen "Isbjørnjagten" fra 1907. Bildet viser en plakat for den tyske utgaven. (Kilde: Deutsches filmmuseum, Frankfurt am Main).

beck solgte også dyr til filminnspillinger, blant annet til tre danske filmer: «Isbjørnjakten» 1907, der opptakene ble gjort på sydspissen av Amager i Danmark, hvor en isbjørn ble sluppet løs foran kamera og skutt i en dramatisk jaktscene. Så fulgte filmene «Løvejakten» 1907 og «Bjørnejakt i Russland» i 1908. Alle de innkjøpte dyrene, isbjørnen, løven og brunbjørnen ble skutt foran kamera.

Carls bror Wilhelm var sterkt engasjert i bedriften, og arbeidet med temming og dressur, og ble drivkraften i Hagenbecks dressurskole, hvor mange av tidens kjente domptører (dyretrenere) startet sin karriere. I 1906 var han ferdig med å dressere en gruppe på 70 isbjørner som ble fremført i Circus Busch i Berlin, og i 1908 ble forestillingen engasjert for en tur til London. Det ble sendt 75 bjørner i sju stålbur. I England var det rigget for stort show, med et enormt basseng med bl.a. en høy rutsjebane i arktiske kulisser. Publikum fikk oppleve 50 skliende og badende bjørner, mens 20 andre var opptatt med tradisjonelle øvelser som brytekamp med trener, klatring på stativer og gåing på tønner under ledelse av Wilhelm Hagenbeck og sønnen Willy, som også senere skulle jobbe med isbjørn.

I Norge skulle vi få oppleve Circus Hagenbeck to ganger. Første gang i 1916, under første verdenskrig, noe som var mulig på grunn av at Norge var et nøytralt land. De holdt sine forestillinger i Kristianias flotte sirkusbygning som ble bygget i 1890, hvor de også hadde med seg et isbjørnnummer med 12 bjørner presentert av den unge frøken Werry. I 1929 var de tilbake, denne gang med en telt-turné som skulle vise dyr og mennesker fra alle verdensdeler. Med seg hadde de det vanlige menasjeriet og sirkusartister, men også «25 somalinegre» og «20 indere fra Ceylon».

Menasjerier

Gjennom århundrer i Europa fantes menasjerier, gjerne anlagt av kongelige eller aristokrater, som private dyreparker med eksotiske dyr i bur. Det var status i å eie sjeldne arter og høyt i kurs sto de store kattedyrene, elefanter og isbjørn, gjerne gitt av andre kongelige eller velstående folk som ville oppnå gunst. Omreisende menasjerier dukket opp i Mellom-Europa fra slutten av 1700-tallet, og ble forløperen til sirkus og zoologiske hager.

I Norden ble slike ambulerende dyrefremvisninger vanlige fra siste del av

1800-tallet, og frem til ny dyrevernlov i 1935. Det er uklart når de første isbjørnene ble fremvist i menasjerier i Norden, men allerede i 1828 og 1829 hadde Andreas Lehmanns menasjeri en isbjørn. Denne skal ha kommet fra Novaja Semlja. Lehmanns menasjeri ble startet opp i St. Petersburg i 1823 og hadde etter hvert fremvisninger også i Danmark, Sverige og Finland. Det er tvilsomt om dette menasjeriet kom til Norge.

Et annet tidlig menasjeri som hadde isbjørner var drevet av Didier Gauthier. Menasjeriet var etablert på Djurgården i Stockholm. I 1857 viste han frem en isbjørnunge på turné i Sverige. Den var fanget i nærheten av Novaja Semlja av den norske briggen *Ranger* av Tønsberg med Henrich Bull som kaptein. Gauthier hadde den i kommisjon og skulle levere den videre til menasjeriet i den botaniske hagen i Paris.

Menasjerienes reiser og historie i Norge kan følges gjennom avisenes omtaler og annonser. Selv om dette ikke gir et fullstendig bilde, kan vi se hvem som hadde isbjørn i sitt tilbud. Det var krevende å skulle forflytte dyr, mennesker og utstyr langs veiene, så mange turneer gikk med jernbane eller båt.

C. Paulsens Menageri hadde isbjørner på programmet i flere år. Isbjørn ble fremvist i Norge i 1887, men i 1889 døde Paulsens isbjørn i Helsingborg, angivelig på grunn av sterk varme. Dette menasjeriet viste også frem isbjørner i Norge senere år. Et annet menasjeri (H. Scholz) hadde isbjørn i Norge i 1889.

Flere nordmenn med italiensk bakgrunn etablerte menasjerier i Norge. Ludvik Notari hadde isbjørn i 1898 og 1899, mens Giacomo Cuneo fikk sine to



Reklamekort for Cuneos Menageri brukt og poststemplet i Norge 23.1.06.

første prektige isbjørner til sitt menasjeri i 1900. Han fortsatte med isbjørn på programmet og startet med å dressere fem isbjørnunger i 1908.

Cuneo, som hadde bodd i Norge i mange år startet sitt menasjeri i 1899 og viste frem noen få dyr første gang i Norge i Cordials hage i Kristiania. Cuneo bygde raskt opp et stort menasjeri og reiste med sine dyr i Skandinavia. I en annonse for Cuneos Menageri (i den danske avisen Jyllandsposten 25.7.1911) kan man lese:

Cuneos Dyresamling medfører ikke mindre end 22 løver i alle aldre.
Elefanten «Bebe» er den eneste elefant som kører paa cykle.
Løveantilopen
(Den eneste levende i fangenskab
Samt en stor mængde prægtige og velplejede dyrearter som transporteres i et ekstratog paa 30 jernbanevogner.

Signore Celeste med 5 dresserede isbjørne.

Avisnotisene forteller mye om livet i og rundt menasjeriene. Det er historier om dyretrenere eller noen fra publikum som blir skadet eller drept av rovdyrene, og det er rosende uttalelser fra lærere som har hatt sine skoleklasser med for å vekke interessen for naturhistorie. Det er historier om fødsler, som historien om løven «Lucia» som føder fem unger til glede for publikum og kassa-apparatene. I 1891 kan vi lese om C. Paulsens Menageri som i Fredrikstad kjøper en selvdød ku av en bonde som fôr. Kjøttet var blitt giftig, mange dyr ble syke, og tre dyr dør: en isbjørn, en sort panter og en puma. Kadavrene blir solgt til Stavanger museum, mens de tre skinnene senere blir annonsert for salg av Paulsen for 200 kr per stk.

Bassos Menageri reklamerer med dyretrener Hr. Radtke i brytekamp med en stor isbjørn til publikums henrykkelse, og i tillegg "*Alle maa se den dresserte Apen Anders, som spiller paa Fiolin, slaar paa tromme, eksercerer, røger paa pibe*» m. m. m.

I 1928 kjøper den norske preparanten og menasjerieieren Anders N. Krogh fra Røros et dampskip for å utvikle et flytende menasjeri som kunne gå til alle skandinaviske havner. Båten blir døpt *Noahs Ark*, og allerede vinteren i 1929 er de i Hammerfest og Bossekop med fremvisning av sin sjøsyke og eksotiske last med over 150 forskjellige dyr og fugler. – Entré: Voksne 1 kr, barn 50 øre. I 1930 har de øket antallet dyr, og reklamerer med bl. a. isbjørnunger og snøugler.

Samlingens stolteste dyr, en løve, fikk en uventet skjebne. Da en dyrepasser kastet et bildekk inn i buret, ble løven skremt og hogg tennene så kraftig i dekket at kjeven brakk på begge sider. Etter konsultasjon hos dyrlege i Hemnesberget ble det klart at løven måtte avlives. Den ble med videre på turnéen, men nå som utstoppet dyr i buret.

Debatten om dyrevelferd blusset opp i kjølvannet av *Noahs Ark*, og uventet sterk motstand fikk Krogh i svenske havner, der dyrevernforeninger og svenske forfattere angrep norske myndigheter.

Flere og flere politimestere nektet nå fremvisning av dyr i sine byer. Krogh prøvde seg i Danmark, men der klarte en av isbjørnene å skade en ansatt alvorlig i hånden. Det ble stille om arken, og båten ble solgt.

På Kongsvinger marked i mars 1933 dukket Krogh opp igjen, med «Preparant Kroghs hval-utstilling». Utstillingen omfattet en utstoppet hval og mange andre utstoppede dyr, som løve og brunbjørn.

Presset mot myndighetene ble sterkere, og snart fikk vi Dyrevernloven av 7. juni 1935 som forbød menasjerier i Norge.

Isbjørn som sirkusdyr

De 800 menneskene rundt manesjen sitter i spent forventning. Et fargesprakende hesteshow med tre av «*Verdens mest enestående*» akrobater har akkurat avsluttet sitt nummer på hesteryggene.

Raske arbeidere er snart i gang med å rigge stålburet som skal beskytte publikum i neste nummer, mens et 10 manns østeuropeisk orkester på en baldakin over inngangen pisker opp stemningen med støyende sirkusmusikk. En velkledd sirkusdirektør står i flombelysningen, og med manende stemme annonserer neste nummer. «*Urssuuula Böttcheeer! - the brilliant baroness of the bears!*»



Ursula Böttcher fremførte i mange år isbjørner som hoppet gjennom brennende ringer. Her fra det trykte programmet til Ringling Bros. and Barnum & Bailey Circus 1980.

Inn kommer en av de mest berømte kvinnelig dyretrenerne, 157 cm høye Ursula Böttcher, med sine 10 isbjørner. De kommanderes opp i en pyramide, før en av bjørnene må hoppe flere ganger gjennom et brennende tønnebånd. Forestillingen fortsetter med bjørner som trekker en slede, går på baller, dytter rundt en karusell, før det avsluttes med at favorittbjørnen «Atlas» gir Ursula et kyss, ikke av hengivenhet, men for å få sukkerbiten sin.

Hun hadde en lang karriere med rovdyr, og i 1956 fikk hun sine første to isbjørner i en blandet gruppe sammen med leoparder og brunbjørner. På 1960-tallet kjøpte hun åtte isbjørner fra det svenske sirkuset Zoo Cirkus eid av Trolle Rhodin. Hun skulle med årene bli verdenskjent for sin isbjørngruppe, og i 1974 ble hun hentet over til USA, hvor hun ble i seks år. Hennes karriere strakte seg helt til 1998, hvorpå hennes bjørner ble solgt til ulike dyreparker i Tyskland. En av bjørnene, «Tosca», blir flyttet til Berlin Zoo, og føder i 2006 to unger. Hun avviser ungene, den ene dør, mens den andre blir oppflasket av en dyrepasser, og blir den verdenskjente isbjørnungen «Knut» som engasjerer en hel verden. «Knut» dør plutselig fem år gammel, og står nå støpt i bronse i dyrehagen.

Tyske Doris Arndt var en annen av mange kvinner i sirkushistorien som opptrådde med isbjørner. På 1940-tallet fikk hun erfaring med store rovdyr i blandete grupper, bl.a. to isbjørner. Noen år senere finner vi henne i programmene med en gruppe på 12 isbjørner, og avisene skriver at hun var «den eneste» kvinnelige isbjørntrener i verden. I 1961 ble hun og bjørnene engasjert i en amerikansk sirkusfilm med dramatikk, kjærlighet og farlige bjørner, «The Big Show».

Men historiebøkene forteller om Mademoiselle Aurora med fem isbjørner i New York i 1898, mens i 1907 reklameres det med østerrikske «Tilly Bébé», og et stort isbjørnnummer. Hun blir fra 1913 engasjert av Circus Hagenbeck, og får ansvaret for 20–40 bjørner. Alle domptørene hadde sine dramatiske og noen ganger livstruende opplevelser, og i 1974 kom nyheten om at dyretreneren Elke Williams hos Circus Althoff var drept av sine isbjørner. Nevnes må også danske Lilian Daniels, som etter mange år i manesjen pensjonerer seg, men beholder noen av isbjørnene hjemme i hagen som kjæledyr.

Dyr har vært en del av sirkus fra starten for over to hundre år siden, gjerne da med storslåtte hestenumre og imponerende rytterprestasjoner. Men sent på 1800-tallet begynner de store rovdyrene å dukke opp i annonser, og på plakater.

Sirkuskulturen går nå inn i sin gullalder, og i mange av Europas store byer eller hovedsteder bygges det nå imponerende sirkusbygninger. København fikk sitt faste sirkus i 1886. Bygningen brant i 1914, men ble gjenoppbygget, og står i dag. Den flotte sirkusbygningen som ble reist i Kristiania i 1890, ble revet i 1935 for å gi plass til Oslo rådhus.

Samtidig var sirkusteltene i utvikling fra tung bomullsduk til brannhemmende kunstmaterialer, og nye konstruksjoner som gav muligheter for større og mer storslåtte forestillinger.

Det ble gjort noen forsøk på å starte sirkus i Norge før århundreskiftet, men først i 1904 fikk vi Cirkus Norbeck, etablert av bryteren og kraftkaren Karl Norbeck fra Jessheim i Akershus. Han kom tilfeldig over et lite konkurstruet



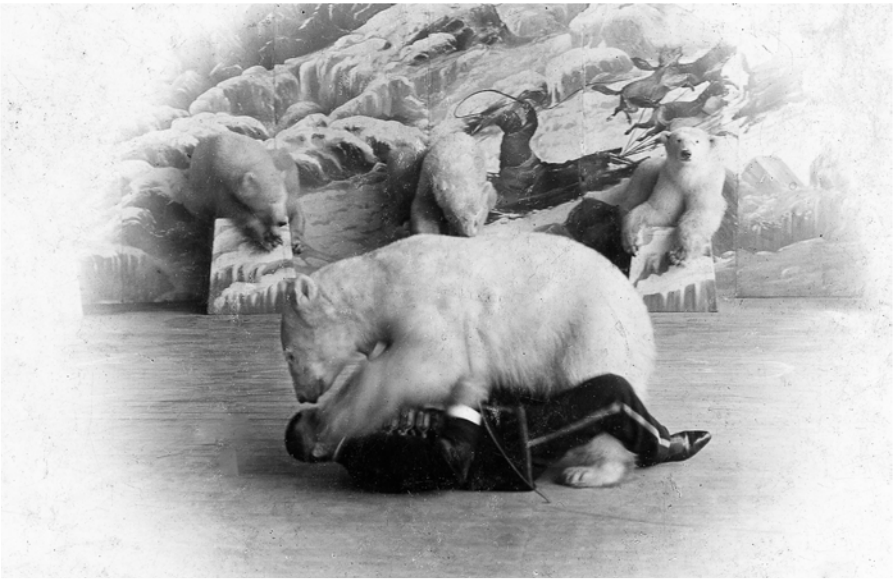
Russiske Circus Bektow gjester sirkusbygningen i København 1903. Ved inngangen reklameres det med domptøren Richard Sawade og hans isbjørner. Postkort.

svensk sirkus som han fikk billig med hester og telt. Det ble starten på 25 år i rampelyset som populær sirkusdirektør, før karrieren var over.

I 1926 kunne avisene melde at Direktør Norbeck sammen med noen formuende amerikanske venner hadde kjøpt ishavs-



Doris Arndt med fem isbjørner som «leker» i en dumphuske. Reklamekort for Circus Krone 1950-tallet.



«Tiger-Henricksen» startet sin karriere med isbjørner. Her i brytekamp med en av sine bjørner. (Kilde: Cirkusarkivet, Stockholm).

skuta *Polarbjørn* for kr 65 000. Diskusjonene gikk over hele landet. Hva i all verden skulle han med ei ishavsskute? Skulle han gi seg som sirkuseier? Men i avisenes intervjuer fikk vi svaret, – skuta skulle bygges om for å egne seg til fangst av levende polare dyr, som man raskt kunne begynne å dressere. På spørsmål om hvordan de skulle fôres, var svaret at de skulle ha med seg to melkekyr fra Ålesund for å skaffe melk. Planene var, sa han, at de skulle komme seg helt over til østkysten av Grønland, for å fange noen moskusokser. Naturligvis skulle de også skyte sel og bjørn.

I avisen Sundmørsposten den 30. april 1926 kunne man lese om ishavsfartøyet *Polarbjørn*, som kom tilbake fra ishavet. Den hadde fått ødelagt propellen i isen, og kom inn til Harstad for reparasjon. Da den senere kom til Ålesund losset den 740 selskinn, men ingen isbjørner, moskus eller isløver (trolig hvalross) ifølge avisene.

Men allerede 17. april melder Aftenposten at Direktør Norbeck i går reiste med hurtigtog fra Oslo til Stockholm, hvor han skulle selge sin første fangst fra ishavet. Han hadde i forveien sendt tre levende isbjørner og to moskuskalver. Sant eller usant. I sirkus og fornøyelsesbransjen virker det alltid som om den gode eller nyttige historien er viktigere enn sannhet for å få publisitet.

Sirkushistorien er full av fargerike personligheter. En av dem er den tyske rovdyrtreneren Hans Heinrich Lühr, som ble kjent og berømt over hele Europa under navnet H. Henricksen. Som ung fikk han tidlig arbeid som tømrer og dyrepasser hos Hagenbecks menasjeri, men med stor interesse for de store rovdyrene kom han snart i dressurlære hos Wilhelm Hagenbeck. Til journalister fortalte han senere at han ble sendt til Spitsbergen



Isbjørner ble trenet opp til å gjøre de utroligste kunster. (Kilder: a) isbjørn på to ben , Deutsche fotothek, b) isbjørn på line, Cirkusarkivet, Stockholm, c) Trener Eloise Berchtold med isbjørn på motorsykkel, Circusmuseet, København).

for å fange eller kjøpe isbjørnunger. Det lyktes angivelig godt, for han kom hjem med 14 bjørner. Efter to års tid fikk han ansvaret for å fremføre en blandet rovdyrgruppe bestående av 15 isbjørner, en kragebjørn, hunder og en ponni, som han første gang viste i et sirkus i 1898. Han dukker opp med dyrene på verdensutstillingen i Paris i 1900. Han turnerer nå med sine isbjørner gjennom Europa, og er i Moskva i 1903, mens året efter finner vi ham i sirkusbygningen i København med Circus Beketow. Forestillingen går for fulle hus, og publikum får se et program

med isbjørnene i kulisser som viser et polarlandskap, hvor bjørnene inntar sine stillinger på store isblokker. To bjørner blir så trukket rundt i en slede av en ponni, mens fire hunder løper gjøende efter. Isbjørnene serveres så sittende ved et bord, og drikker av flasker. Forestillingen avsluttes med Henricksen i brytekamp med en av bjørnene.

Henricksen ble under Europa-turneen skadet to ganger av isbjørnene. En gang skulle han ha fått et slag over et øre som førte til nedsatt hørsel, og en annen gang hvor en av bjørnene angrep ham med mange bitt i bena, noe som førte til et halvt år på sykehus. Han fortsetter, men er ikke fornøyd med betingelsene hos Hagenbeck, og bryter forbindelsen. Henricksen har nå begynt å interessere seg for de store kattedyra i manesjen, og etter en kort tid med løver, ender han opp med tigre, som skulle gi han legendestatus i Europa, og navnet «Tiger-Henricksen».

Han var i sitt ess, når han kunne vise frem sine mange arr etter tenner og rovdyrklør til journalister. Avisspaltene over hele Europa kunne fortelle at han 2–3 måneder av året lå på sykehus på grunn av skader, men som han sa, den tiden regner jeg som en slags ferie. En av de bedre historiene er den gang han ble operert etter et angrep av sin mest beryktede sibirske tiger Cæsar, som hadde revet ham opp og bitt ut et stykke av låret. Han forteller at legene lappet ham sammen ved å erstatte den ødelagte muskelen med hønsekjøtt! Det var ikke helt vellykket, men Henricksen tilbød gjerne journalistene å kjenne på låret, – og de kjente, og skrev.

I tiden rundt første verdenskrig søker han seg mot Skandinavia. Han gifter seg for andre gang med en norsk kvinne i 1920, men fortsetter turnélivet frem til 1923, før han pensjonerer seg, og selger sine tigre til et sirkus i USA for 100 000 svenske kroner. I 1924 blir han norsk statsborger, kjøper en eiendom på Nesodden ved Kristianiafjorden, og flytter dit med familien.

De fleste dyretrenerne betegnet isbjørn som det farligste dyret å temme og trene. De hadde ingen mimikk eller artstypiske tegn som avslørte hvilket humør de var i; de så like godslige ut om de var fredelige eller om de sto klar å drepe deg. Både løver, tigre og elefanter kunne tydes på kroppsspråk som gav et tydelige signal, og et forvarsel om fare til treneren. Isbjørnen krevde også større tålmodighet, og lengre treningstid, og ble ansett av trenere for å være den minst «intelligente» av rovdyra. Den kunne ikke trenes til mange av de samme «kunstene» som sin slektning brunbjørnen.

Men ferdig trent var de klare for underholdningsindustrien og omtale i annonser og avisspalter. En trist historie dukker opp i avisenes spalter våren 1911. Circus Orlando har etablert seg i Kristiania, og skulle avslutte siste uken med et isbjørn- og ponnishow som en stor attraksjon. De har bestilt et show med 10 isbjørner gjennom en tysk agent. Isbjørnene skulle komme direkte fra en turné i Russland, og bjørnene var beskrevet i rosende ordelag:

Høistærede direktion! Jeg tillater mig herved anbefale til dem medfølgende kjæmpeisbjørngruppe for variete og cirkus, fremført av hr. Wickmann. Det er den vakreste og største, som for tiden eksisterer. Nummeret er nyt for hele Russland, og noget lignende er der ikke blit fremført……..

Men virkeligheten skulle vise seg å

være noe annet og forestillingen ble en trist opplevelse for publikum, med ni bjørner som ble beskrevet som beinrangler overtrukket med skinn, fullstendig utsultede, og som knapt kunne stå eller gå. Politiet nedla, i samråd med byveterinæren, forbud mot fremvisning. Det offentlige tok regningen med å fôre dyrene under oppsyn av veterinær, men en av bjørnene tok ikke til seg næring, og døde. Etter noen uker ble det ordnet med transport tilbake til Tyskland med lasteskipet *Saxo*. Men underveis kolliderte skipet og sank. Alle passasjerer og mannskap ble reddet, men kapteinen nektet å slippe løs alle dyrene, så de druknet. Noen dager senere kunne avisene melde om ilanddrevne døde isbjørner og vrakgods.

Trolle Rhodins sirkus

I Sverige finnes en kjent sirkusfamilie som kan feire 125 års jubileum. Det starter i 1899 med Carl Rhodin, som ble kjent under navnet «Brazil Jack». Han turnerte også mange år i Norge med sitt Cirkus London. I dag kjemper etterkommerne med å skape spenning og magi i et omreisende moderne sirkus i en digital verden uten elefanter og andre eksotiske dyr. De reiser under navnet Cirkus Brazil Jack.
En av Carl Rhodins sønner, Trolle Rhodin skulle bli en av Europas mest kjente sirkusnavn, med en 25 år lang karriere i USA som turné- og artistansvarlig for «Ringling Bros. and Barnum & Bailey», verdens største sirkus.

Som 25-åring starter han i 1941 sitt eget sirkus, med navnet Zoo Cirkus. Trolle Rhodin var inspirert av Carl Hagen-



Noen av Trolle Rhodins isbjørner under temming og trening i Malmø vinteren 1946-47. (Kilde: privat, fotograf ukjent).



Avisannonse for Zoo Cirkus i 1947 med 12 isbjørner på programmet. (Kilde: Gøteborgs-Tidningen).

becks tanker og ideer om drift av dyrehager, men også salg og utleie av dyr. Med tette bånd til Tyskland, fikk de mot slutten av krigen spørsmål om å huse mange av Hagenbecks større dyr, på grunn av fôrmangel og frykt for bombing. De hadde opplevd bombingen av Hamburg i 1943, hvor dyrehagen hadde fått store skader.

Året er 1946, og andre verdenskrig er over. Trolle Rhodin befinner seg i Oslo med et stort beløp penger, som er et oppgjør for hans utleie av tre brunbjørner til Cirkus Berny, som ville komme i gang efter krigen. Det var valutarestriksjoner, så pengene kunne ikke føres ut av landet. Rhodin får en idé om at han kunne kjøpe isbjørnunger for pengene, så han gjorde avtale med handlere i Tromsø om å kjøpe bjørner. Han hadde tenkt seg en 6–8 isbjørner, men da skutene kom tilbake fra fangst hadde de med seg 42 bjørner. Han kjøper alle !

Rhodin har nå kjøpt 42 av de 57 bjørnene som ifølge Statistisk Sentralbyrå ble eksportert det året. Han sto da med en stor oppgave med transport av ungene. Avisene kunne fortelle den 21.aug. at 16 isbjørnunger ble sendt via Harstad til Narvik. Derfra skulle de sendes med jernbane inn i Sverige og til Malmø, mottaker er Zoo Cirkus. Bjørnene måtte deles i grupper, da Hurtigruten nektet å ta med fler enn seks på en gang, da de var redd for at brølene fra ungene ville holde passasjerene våkne. Samtidig kommer et lasteskip til Gøteborg med 12 av bjørnene. Snart er 35 av ungene samlet i sirkusets vinterkvarter, hvor de begynner å temmes og dresseres.

I Malmø vekker alle isbjørnene stor oppmerksomhet, og lokalavisene omtaler Trolle Rhodins planer om en stor dyrehage, og skriver begeistret om de 35 bjørnungene, mens lokalbefolkningen kunne komme inn og se bjørnene mot betaling. Bjørnene blir delt opp i grupper, hvor en del av ungene blir sendt ut av landet.

Treningen ledes av John Steinhoff, en tidligere Hagenbeck-ansatt og erfaren dyretrener, og to yngre assistenter. I 1947 turnerer Zoo Cirkus med 12 isbjørner på programmet. De blir engasjert over hele Europa, og er som første sirkus i Island i 1951.

Tilbake i Sverige i 1953 drar de på en turné til Nord-Sverige. Men i Gällivare går det galt, når en 11 år gammel gutt tar seg bort til isbjørnburene for å klappe på en bjørn. På et øyeblikk har den bitt seg fast i armen, og river den av ved skulderleddet. På sykehuset blir gutten intervjuet, «*Dom såg så snälla ut! Jag ville bare klappa dom lite!*». Det ble etterfølgende rettsak mot Trolle Rhodin med krav om erstatning, en sak guttens foreldre vant. Erstatningsbeløp: 7106 kr. Sirkusbransjen skulle vært advart, for i 1950 fikk en seks år gammel jente armen avbitt av en isbjørn etter en forestilling i Cirkus Astoria, som lå ved Norrköping.



Fridtjof Nansens fotografi av en isbjørn i Antwerpen Zoo i 1927. Fotoet er utgangspunktet for hans kjente litografi av en isbjørn som snuser på et skispor. (Kilde: Nasjonalbiblioteket, Frammuseum).

Etter endt sesong i 1953, skulle Zoo Cirkus, med sine isbjørner, ut på en lengre turne til Midt-Østen, med besøk i 12 land. Både Libanon og Irak var på reiseruta. Ingen av dyra kom tilbake til Sverige.

Isbjørner i skandinaviske dyrehager

En dyrehage er et framvisningssted for ellers viltlevende dyrearter og tamdyr, som publikum får tilgang til mot betaling. København fikk sin zoologiske hage i 1859, og Stockholm etablerte Skansen i 1891. De overtar dyrene efter Stockholm Tivoli som allerede i 1889 kunne reklamere med tre isbjørner.

Det er gjort mange forsøk på å etablere dyrehager i Norge, og den første store parken ble Kristiansand Dyrepark i 1966. Det har aldri noen gang blitt vist isbjørn i etablerte parker i Norge, men det er gjort flere forsøk på å starte med våre arktiske dyr.

Til Ålesund bys 100 års jubileumsutstilling i 1948 ble det innkjøpt to isbjørnunger som skulle stilles ut under jubileet, og lokale krefter ivret for etablering av en arktisk dyrepark, men planene ble skrinlagt.

Men når Tromsø i 1952 skal arrangere Riksmessen, Norges største varemesse, dukker planene om en arktisk dyrepark opp igjen. Kommunen hadde forberedt et akvarium, og en enkel park med sel, fjellrev, oter og isbjørn i Telegrafbukta et stykke fra sentrum. Området var inngjerdet, og bak gjerdet fantes også en sameleir med 13 deltagere. Kommunen hadde kjøpt to isbjørner, og noen andre dyr. Etter noen dager var det sju bjørner i innhegningene, men fem var i transittopphold, og skulle videre ut i Europa etter noen dager. Når Riksmessen er over beholder kommunen parken som en turistattraksjon, og kommunen søker Landbruksdepartementet om å få etablere en fast dyrepark, men får avslag. I 1953 drives parken videre med bjørnungene «Pelle» og «Binna», og fastboende og turister strømmer til. Kommunen søker igjen, og håper på dispensasjon fra dyrevernloven, men får ikke gjennomslag. Det reklameres med at parken kunne brukes som fast transitstasjon for å slippe å ha nyinnfangne isbjørnunger stående i lange tider i kasser på kaiene. Sommeren går og hanbjørnen «Pelle» klarer å rømme, men etter en svømmetur kommer den tilbake uten dramatikk.

Året etter skjer det igjen, begge bjørnene

rømmer svømmende ut i fjorden. De blir fanget med lasso, men avlives. Politiets begrunnelse var at innhegningene var i så dårlig forfatning at det var livsfarlig der.

I 1994 etableres verdens nordligste dyrehage, Polar Zoo, i Bardu. De starter opp med de nordiske rovdyra, og de får mye oppmerksomhet med sine brunbjørner og ulver. Men en ting mangler de for å glede turistene, ishavets hersker – isbjørnen. Men så i 2009 slår avisene stort opp «Norges første isbjørnpark», og de ansatte kan melde at de skal lage verdens beste isbjørnanlegg. Det har ikke kommet noen isbjørner til parken ennå, og utviklingen i resten av verden tilsier at vi ikke kommer til å oppleve isbjørner i norske parker.

Ser vi på erfaringene fra Sverige, så er alle isbjørner i zoologiske hager faset ut. Skansen i Stockholm tømmer sine isbjørngraver i 1984. Kolmårdens dyrepark solgte sine siste isbjørner i 2005. Parken hadde fått sine første isbjørner på 1960-tallet. Dette var isbjørner som var eid av den danske dyretreneren Lilian Daniels. På rekordtid bygger de et anlegg som etter datidens kunnskap, ble ansett som et av verdens beste. Anlegget sto ferdig i 1968. Investorer og myndigheter stilte med de store pengene, mens folk og foreninger gav penger til isbjørnene. Det ble også trykket en ekstra billett som kunne kjøpes, med teksten «*Tack för at du är med och räddar livet på isbjörnarna*».

Dyrehager - dagens situasjon internasjonalt

I dag vies miljøvern og dyrevelferd stor oppmerksomhet hos publikum, forbrukere og myndigheter. Ting som folk tidligere ikke reflekterte over vekker nå harme og mediestormer. Et godt eksempel på dette var en episode i Kina som ble viet stor oppmerksomhet. I 2016 opprørtes mennesker over hele verden av video-opptak og bilder av isbjørnen «Pizza», fra et kinesisk kjøpesenter som også fremsto som en slags dyrehage, med flere hundre dyr i ulike etasjer. Der blant motebutikker, elektronikk og kafeer gikk isbjørnen i et trangt rom med en glassfasade ut mot publikum. Den levde sitt liv gjerne stående mot bakveggen mens den ofte slang hodet fra side til side, eller lå apatisk ved en lufteventil, og kjente på duften fra en annen verden. Folk banket i glasset og fotograferte med og uten blitz, og dagens høydepunkt var en selfie med isbjørnen. Isbjørnen «Pizza» ble kjent som «verdens tristeste isbjørn». Nesten en million protestunderskrifter førte til at bjørnen ble flyttet.

Antallet isbjørner i fangenskap på verdensbasis er i dag (2022) registrert å være ca. 300. Disse er fordelt på 29 land. Japan, Kina, Russland og USA har alle omtrent 35–45 isbjørner i fangenskap. I Europa er det flest isbjørner i Tyskland, der det er snaut 30. Det finnes i dag kun et land der isbjørner opptrer i sirkus. Denisenko Khokhlov Polar Bear Show i Russland har fire isbjørner. Disse ble med spesialtillatelse i hjemlandet hentet i Frans Josef Land. Det er et voksende krav internasjonalt at isbjørner skal forbys i zoologiske hager og annen underholdningsindustri.

Forfatterens etterskrift

Jeg opplevde selv isbjørnene i sin betongverden på Skansen i Stockholm på 1970-tallet. Minnet som sitter igjen er en av bjørnene som går frem og tilbake på sin tilmålte plass, mens den kaster hodet fra side til side. Etter kafébesøk, og noen andre severdigheter i parken er vi tilbake ved bjørnegraven, hvor bjørnen gikk rundt med samme atferd. Da gikk vi.

Mange år senere er jeg i København Zoo og fotograferer isbjørn, og ser de samme tegnene på repeterende bevegelser. Årene går, men så efter en millioninvestering, åpner dyrehagen sitt nye isbjørnanlegg i 2013. Etter å ha vandret gjennom et uteanlegg, kommer man inn til et stort panoramavindu som viser bjørnene både over og under vann, så videre til en undervannstunnel i glass, hvor publikum kunne oppleve alt fra små haier, fisk og svømmende isbjørn. Et fint anlegg, som jeg besøkte noen få år etter åpningen. Det samme gjentok seg, opplevelsen av bjørner med repeterende atferd, denne gang i vann.

Repterende eller stereotypisk atferd, som det kalles, skyldes unaturlig stress. Det er et av de største og vanskeligste problemene for zoologiske hager, særlig for store rovdyr. Publikums opplevelse av denne atferden kan gjøre at møtet med dyra kan gå fra glede til medlidenhet.

Med alle mine naturopplevelser med frie isbjørner på båt og teltturer, er det vanskelig å ikke filosofere litt om menneskets samkvem med sine medskapninger på denne vår lille klode.



Svømmende isbjørn i København Zoo. (Foto: Burny Iversen).

Shackletons svanesang

Shackleton-Rowett-ekspedisjonen 1921–22

Av Jan Chojecki

Jan Chojecki er barnebarn av John Quiller Rowett som finansierte Shackletons ekspedisjon med Quest. *Chojecki utga i 2022 boken "The Quest Chronicle" der denne ekspedisjonen er beskrevet i detalj og inneholder bl.a. mye ukjent arkivmateriale. Han har skrevet i kortversjon til Polarboken.*

Like før *Quest* dro fra London den 17. september 1921, sa Sir Ernest Shackleton til pressen: "*Jeg er stolt av Quest. Hvis vi gjennomfører programmet vårt, blir dette min svanesang*". Uansett hvordan det skulle gå, syntes Shackleton å vite at det ville bli hans siste eventyr.

Frøene ble sådd da Shackleton sent i 1919 og inn i 1920 begynte å tenke på en ny ekspedisjon, først og fremst for å "komme seg vekk" igjen. Han bodde for det meste i London, med base i sin herreklubb, The Marlborough Club, på Pall Mall. Hans kone og tre barn bodde i Eastbourne. Med skolepenger på toppen av historisk akkumulert gjeld, var Shackletons økonomiske problemer like ille som alltid. I det minste var huset i Eastbourne utlånt gratis av hans bekjente fra skoledagene ved Dulwich College, forretningsmannen John Quiller Rowett. Mens Emily Shackleton så ut til å bære over med ektemannens knapt skjulte eskapader i London, forsto hun hans rastløshet og oppmuntret hans planer om en ny ekspedisjon.

Shackleton skrev til Teddy Evans, som hadde vært deltaker på Robert Scotts *Discovery*- og *Terra Nova*-ekspedisjonen, og forklarte at han ønsket én ekspedisjon til som skulle være hans siste og at det skulle være til Arktis. Han var ferdig med Antarktis. Han forklarte at han ville utforske områdene ved Beauforthavet, og deretter frimodig foreslo han at Evans og ti andre kunne komme opp med £3000 hver for å finansiere ekspedisjonen. Ideen om å dra nordover kan godt ha kommet til Shackleton etter møter på Marlborough Club med Vilhjalmur Stefansson tidlig i 1920. Stefansson hadde også planer om en arktisk satsing. I mars 1920 rekrutterte Shackleton Alexander Macklin fra *Endurance*-teamet som den første om bord på det nye, arktiske prosjektet.

Imidlertid garderte Shackleton seg og fremla også planer om en ny antarktisekspedisjon. Et fjorten siders prospekt ble delt med Royal Geographical Society og andre, med tittelen *Plans for an Oceanographical and Sub-Antarctic Expedition*. Ekspedisjonen skulle besøke uutforskede øyer og foreta andre undersøkelser rundt de sørlige havene med en omseiling av Antarktis. Målet var å utføre dybdemålinger i havet og geografisk kartlegging og å rapportere om mulige steder for utplassering av navigasjonshjelpemidler, for anleggelse av drivstoffdepoter, telegraf- og værstasjoner, og til og med flyplasser. Geolo-

giske og biologiske studier var inkludert, samt undersøkelser av havstrømmer. Over to sommersesonger skulle omkring 3220 km av den antarktiske kysten, den ukjente kysten av Enderby Land, bli kartlagt. Fartøyet, som ennå ikke var anskaffet, skulle hete *The Research* og ha med seg både sjøfly og filmfotograf. Skipet ville være i stand til å gå inn i pakkisen og likevel være egnet også for tropiske hav. Shackleton foreslo at ekspedisjonen skulle bli oppkalt etter giveren av de £100 000 som var nødvendig for å finansiere prosjektet. Dette ville bli den første antarktisekspedisjonen til å bære navnet på hovedsponsoren.

Prospektet inkluderte intensjonen om å "*søke etter og nøyaktig kartlegge, eller eliminere alle tvilsomme eller ukjente øyer, rev, steiner og farer på den sørlige halvkule, og dermed redusere til et minimum sjansen for at skip blir savnet, og åpne visse deler av havet for navigering som til nå hadde blitt unngått av skipsfarten. Kjente eksempler er Dougherty Island, Haymet Rocks og Maria Theresa Reef*". Som del av et omfattende program med dybdemålinger og bunnprøvetaking ville de søke ved en grunn banke 200 nautiske mil sørøst for Raratonga etter stedet for den "tapte øya" Tuanaki. "*Hvis grunnen viser seg å være den tapte øya, vil det være et av de mest interessante geografiske og geologiske funnene i moderne tid*," sto det i prospektet.

Men Shackleton konsentrerte seg hovedsakelig om sine planer for en arktisk ekspedisjon, med sikte på avreise sent på våren 1921. Sommeren 1920 ga han John Quiller Rowett *James Caird*. Dette var livbåten fra *Endurance* som ble brukt til å nå Sør-Georgia fra Elefantøya og hente hjelp for å redde det strandede mannskapet fra *Endurance*. Rowett, som hadde tjent en formue på rom, hadde lovet å bidra med et betydelig beløp til



Den nybygde Foca 1 *i Isfjorden på Svalbard i 1917. (Kilde: Svalbard Museum, foto: ingeniør G. Horn).*

finansieringen av Shackletons arktiske prosjekt. Forståelsen var at Shackleton skulle søke størstedelen av midlene fra den kanadiske regjeringen. Dette ville uunngåelig føre til en konflikt med Stefansson, som selv hadde blandet støtte i Canada etter hendelsene under hans *Karluk*-ekspedisjon, som Stefansson hadde forlatt og hvor 11 av de 28 mennene hadde omkommet.

Tidlig i 1921 kjøpte Shackleton den norske ishavsskuta *Foca I* som ble omdøpt til *Quest*. Den var bygd i 1917 for hvalfanger Andreas Ingebrigtsen ved verftet Lindstøl & Søn i Søndeled ved Risør. Skipet var kraftig bygd og manøvrerbart, tilpasset forholdene på Ishavet. Det tomastede skipet var forholdsvis lite, 38 m langt, 7,6 m bredt og med volum på 204–214 bruttotonn. Det stakk bare 2,7 m dypt ved baugen og 4,3 m i akterkant. Det var utstyrt med en tosylinders, ca. 200 hestekrefters, dampmaskin (tostegs-ekspansjonsmotor). Baugen var av massiv eik og kledd med stålplater, og sidene var over 60 cm tykke. Til sammenligning var skipet langt mindre enn og ikke så kraftig som både *Discovery* og *Endurance*. Den tremastede *Discovery* var 736 bruttotonn stor, 52,5 m lang, 10 m bred og drevet av seil støttet av en dampmaskin på 450 hk, mens *Endurance*, også tremastet, var 350 bruttotonn stor, 44 m lang, 7,6 m bred, med 350 hk dampkraft i tillegg til seil. Men Shackleton forventet ikke at *Quest* skulle være ute på de åpne havene i sør, og var ikke bekymret for disse forskjellene.

I april ble Macklin sendt til Canada for å kjøpe sleder og hunder som skulle lastes på *Quest* ved ankomst på forsommeren. Det skulle passe med tidsvinduet for arktiske ekspedisjoner. Men den kanadiske finansieringen var fortsatt ikke sikret. Shackleton reiste til Canada to ganger i løpet av disse månedene, men det var ikke før i midten av mai at han endelig innså at kanadierne ikke kom til å finansiere prosjektet hans, i hvert fall ikke det året. Han vendte seg straks til John Quiller Rowett. Emily Shackleton bodde som gjest hos familien Rowett i Ely Place, deres hjem i Sussex, og den 20. mai ankom Shackleton. Etter dette møtet gikk John Quiller Rowett med på å fullfinansiere hele ekspedisjonen. Det var en forventning om at i det minste noe av investeringen ville bli tjent inn fra fremtidige foredragsturneer, populære filmer og bøker.



Baugen på Quest (sett fra innsiden av båten) besto av massiv eik. (Kilde: Rowett-Chojecki Family Collection).

Det var likevel for sent for Shackleton å gjøre de siste forberedelsene, rekruttere medlemmer til ekspedisjonen og dra til Arktis dette året. I stedet gikk han tilbake til den allerede foreslåtte sub-antarktiske planen, noe han trolig ikke var særlig lei seg for. Med et element av spenning kunne han derved vende tilbake til scenen fra hans fortid. Macklin ble tilbakekalt fra Canada og planene snudd i all hast. Det var allerede begynnelsen av juni. Frank Wild og James McIlroy – begge veteraner

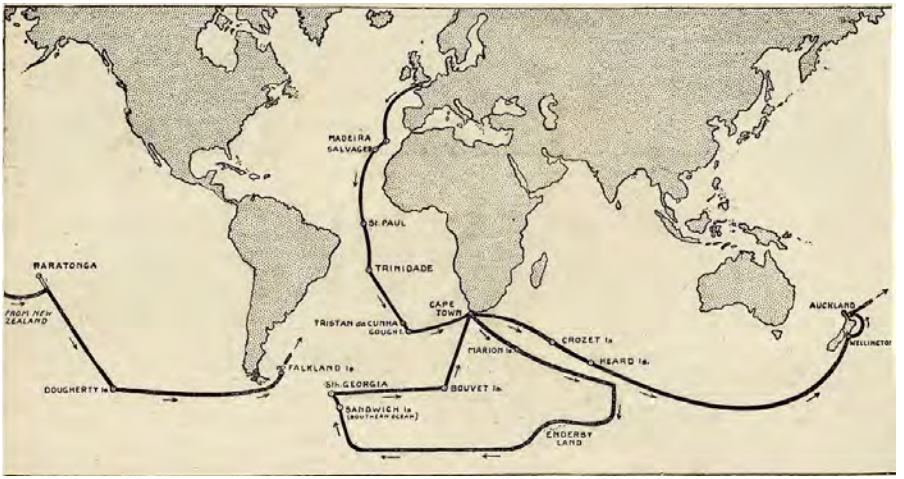


Shackleton inspiserer ombyggingen av Quest *i Southampton. (Kilde: Rowett-Chojecki Family Collection).*

fra Shackletons uheldige transantarktiske ekspedisjon med *Endurance* og *Aurora* i 1914–1917 – ankom etter å ha blitt tilkalt fra deres bomullsplantasje i Afrika. *Quest* var på verftet til J. I. Thornycroft i Southampton, i delvis tørrdokk, for ombygging for ekspedisjonen til Arktis. Nå var det liten tid til å snu seg rundt og skaffe forsyninger og utstyr til en helt annen tur, og en som den ombygde ishavsskuta, som var flatbunnet og uten tilstrekkelig motorkraft, tydeligvis var uegnet til. Alexander Kerr, annenmaskinisten på *Endurance*, hadde foreslått at det burde installeres dieseldrevne motorer, men dette hadde allerede blitt avfeid av Shackleton.

Mens John Quiller Rowett hadde støttet den arktiske planen, var han like entusiastisk for de faglige målene som ble satt for den sørlige ekspedisjonen. Målene var alle i tråd med å styrke infrastrukturen på den sørlige halvkule som nevnt over. Nylige tørketider sør i Afrika hadde forårsaket enorme økonomiske tap. *Quest*s undersøkelser – kartlegging, meteorologi, hydrografi, geologi og naturhistorie – kunne bl.a. ha stor betydning for å forstå værsystemene på den sørlige halvkule. Reginald James – en annen *Endurance*-mann – avslo tilbudet om å bli med på *Quest*, men ble likevel imponert over ambisjonene og sa at det kunne vise seg å være "en ny *Challenger*-ekspedisjon"[1].

1. En britisk oseanografisk ekspedisjon (1872–76) jorda rundt med korvetten *Challenger.*



Shackletons plan for ekspedisjonens rute. (Kilde: Teachers world 19 Oct. 1921).

Admiralitetet, luftfartministeriet og andre var sjenerøse med utlån av meteorologisk og hydrografisk utstyr. *Quest* ble utstyrt med flere radiosystemer, sofistikert navigasjonsutstyr og til og med et sjøfly, som kunne ha utført den første flyvningen med motorfly over Antarktis. Men Rowett – og sannsynligvis også Shackleton – kan ikke ha forstått dybden av forberedelser og ekspertise som trengs for å foreta slike undersøkelser. Da *Quest* dro i september var geologen George Vibert Douglas det eneste besetningsmedlemmet med vitenskapelige kvalifikasjoner som matchet ekspedisjonsrollen. Det vil si bortsett fra medisinsk personell, som det var tre av – Macklin, McIlroy og Hussey – men til ingen nytte for Shackleton viste det seg. Forberedelsene fortsatte helt til siste øyeblikk før avreisen fra London, og faktisk utover. Montering av kobberplater for trådløs jording av radioutstyret ble ikke ferdig i London og fortsatte da *Quest* stoppet ved marinens verft ved Sheerness ved Themsens munning, angivelig for å reparere en skadet del av baugsprydet. Da *Quest* seilte fra Plymouth 24. september 1921, hadde Royal Navys telegrafieksperter tilbrakt hele foregående natt om bord for å prøve å sette opp Marconi-telegrafene, som til slutt bare fungerte periodevis gjennom hele reisen.

Quest fikk problemer veldig snart. Den underdimensjonerte motoren ga problemer, riggen og mastene fungerte ikke riktig, og skipet var veldig ubehagelig i den grove sjøen i Biscayabukta. *Quest* dro til Lisboa for reparasjoner før den fortsatte til Madeira, hvor to besetningsmedlemmer, som måtte dimitteres på grunn av sjøsyke, ble satt i land. Den ene var stillbilde- og filmfotografen John Charles Bee Mason. Dette førte til at George Hubert Wilkins, ekspedisjonens naturforsker (men utdannet som ingeniør), fikk en ekstra rolle som fotograf og filmansvarlig. Tapet av kinofilmekspertisen var betydelig, da en film med offentlig appell utvilsomt ville ha vært et av de mer kommersielt verdifulle



Sir Ernest Shackleton og John Quiller Rowett om bord på Quest *1921. (Kilde: Rowett-Chojecki Family Collection).*

produktene fra ekspedisjonen. Mannskapet var heller ikke særlig fornøyd da de innså at deres oppgaver inkluderte timer hver dag med å måke kull i bunkerne for hele tiden å justere skipets trim. Senere på reisen ble håndpumping av lensene lagt til den daglige rutinen, siden *Quest*s dampdrevne pumper aldri fungerte bra og etter hvert sluttet å virke.

Fra Madeira dro *Quest* til St. Vincent på Kapp Verde-øyene, fremdeles med problemer med motoren og riggingen. Shackleton hadde nå bestemt seg for å sløyfe det planlagte stoppet i Cape Town og omdirigerte skipet til Rio de Janeiro, hvor de kunne få *Quest* skikkelig reparert. Derfra skulle *Quest* gå direkte til Sør-Georgia og deretter videre til Antarktis og Sørishavet. Dette var et avgjørende øyeblikk siden viktige antarktiske forsyninger og sjøflyet hadde blitt sendt videre for henting i Cape Town. I tillegg skulle Ernest J. Goddard, professor i biologi fra Stellenbosch University, ha sluttet seg til i Cape Town, og dermed fikk ekspedisjonen aldri den vitenskapelige ekspertisen som opprinnelig var planlagt.

Quest nådde Rio den 22. november 1921, uten å ha oppnådd noe vesentlig i form av forskning annet enn et endags stopp på St. Paul's Rocks i Saint Peter og Saint Paul-øygruppen midt i Atlanterhavet. Wilkins og Douglas ble umiddelbart sendt videre til Montevideo og derfra til Sør-Georgia, hvor de klarte å fullføre en god del arbeid med geologiske undersøkelser og observasjoner av fuglelivet. Den 18. desember, etter nesten



Sjøflyet Avro Baby som var med Quest *fra England men satt av i Lisboa og fraktet til Cape Town for å bli tatt om bord igjen senere. Det var planlagt å være det første flyet i Antarktis. (Kilde: Rowett-Chojecki Family Collection).*

en måned i Rio, med ny mast montert og motoren overhalt, dro *Quest* endelig igjen. Tiden i Rio hadde vært uutholdelig varm og Shackleton var opptatt med en endeløs strøm av middager og mottakelser. Kvelden før avreise fikk han det som trolig var et hjerteinfarkt. Selv om Macklin ble tilkalt, nektet Shackleton på sin vanlige måte a motta legehjelp. Etter å ha møtt et ekstremt stormfullt hav på vei sørover, ankom de Grytviken på Sør-Georgia den 4. januar 1922. Midt på natten fikk Shackleton et massivt hjerteinfarkt og døde i køya om bord på skipet.

Frank Wild, lamslått liksom hele mannskapet over tapet av Shackleton, fikk kommandoen over ekspedisjonen. Det var ingen måte for Wild å kunne rådføre seg med John Quiller Rowett, men hans beslutning, og konsensus blant mannskapet, var å fortsette reiseruten mer eller mindre som planlagt. Forberedelsene startet umiddelbart for å skaffe forsyninger og gjøre seg klar for utforskningen av kysten av Enderby Land. Ekspedisjonen var sterkt avhengig av generøsiteten og samarbeidet med



Sir Ernest Shackleton og Frank Wild i prat på dekket av Quest, *på overfarten fra Rio til Sør-Georgia. Et av de siste fotos tatt av Shackleton. (Kilde: A. Macklin: State Library New South Wales).*

hvalfangstsamfunnet på Sør-Georgia for å skaffe verktøy, forsyninger og klær for å overleve i isen. Leonard Hussey ble i mellomtiden sendt for å følge Shackletons båre tilbake til England.

Quest dro 18. januar 1922 sørøstover fra Sør-Georgia. Ikke alle var fornøyde med den planlagte fortsettelsen. Wilkins skrev: "*Det har blitt meddelt eller lekket ut at vi nå skal sette kursen mot Southern Thule, den sørligste av Sør-Sandwich-gruppen for å lete etter den ukjente «Pagoda Rock» og derfra til Bouvetøya og deretter sørover mot Enderby Land. Dette er for meg det helt latterlige resultatet av alkoholisert inkompetanse. Hvorfor i all verden dra på måfå rundt disse sub-antarktiske øyene hvis du ønsker å gå sørover til nytt land, og hvis vi ikke ønsker å gå sørover, hvorfor ikke besøke alle Sør-Sandwichøyene og Clerke Rocks? Jeg ville foreslå å gå sørover til et punkt noen grader øst for Coats Land og vente på en åpning i isen for å komme nært land, selv om det tar hele sesongen og vi ikke gjør noe annet. Vi er ikke så fryktelig sent på året, men med denne gamle holken som gjør 4 eller 5 knop vil det ta oss all vår tid å nå isen, enn si å komme noe vei inn i den.*"

De gikk inn i pakkisen 4. februar og jobbet seg sørover mot kysten av Enderby Land. Wild var desperat opptatt av ikke å bli sittende fast i isen, uten tvil hjemsøkt av minner fra *Endurance*. Den 12. februar nådde *Quest* 69° 18' S, 17° 11' Ø og Wild bestemte seg for at de ikke kunne gå lenger i den tunge isbaksen. De presset seg nordover igjen og dro deretter vestover langs kanten av pakkisen. Det var mye diskusjon om hvilken kurs de skulle ta. All pressingen gjennom isen betydde at de brukte mye drivstoff (kull). De ga til slutt opp enhver tanke om å prøve å gå sørover. Rundt denne tiden var det tegn til at troen på Wilds lederskap var svekket. I midten av mars krøp *Quest* fortsatt nordover og vestover rundt tunge belter med



Quest *i tung pakkis i februar 1922. (Kilde: G. H. Wilkins: State Library New South Wales).*

is, men 14. mars ble skipet frosset inne.

Etter en uke i isen ble det oppdaget åpent vann den 21. mars, og etter mye manøvrering og hardt arbeid klarte de å komme seg løs. Ingen hadde appetitt på mer spenning i isen, og *Quest* satte kursen nordvestover direkte mot Elefantøya. Hensikten var tilsynelatende å samle elefantselkadavre for å skaffe spekk til brensel. *Quest* hadde allerede brukt mesteparten av kullforsyningen, og hadde fortsatt flere hundre kilometer å gå for å komme tilbake til Sør-Georgia. Selv om det allerede på reisen var blitt konkludert med at spekk aldri ville bli en god kilde til drivstoff og at de måtte tilbake til Sør-Georgia, var *Endurance*-veteranene alle nysgjerrige på å komme tilbake til åstedet for opplevelsene de hadde hatt der seks år tidligere. Den 28. mars, etter to dager ved Elefantøya og med en storm som økte i intensitet, satte de kurs mot Sør-Georgia, den samme reisen som *James Caird* hadde gjort i 1916.

Da de ankom Leith Harbour på Sør-Georgia den 6. april 1922, ble mennene fra *Quest* overrasket over å finne Leonard Hussey der, og å få høre at Shackletons båre hadde blitt returnert til og gravlagt i Grytviken to måneder tidlig-



Sett med fire frimerker utstedt av Tristan da Cunha Post Office i 2022 for å markere 100-årsjubileet for Quests *besøk på øya. Fotoene av* Quest *på Themsen, avreisen og Shackletons båre er skaffet til veie av forfatteren, Jan Chojecki. Bildet av Shackletons varde er fra en original fargeplate (autochrome) laget av George Hubert Wilkins, blant et bildesett han tok på* Quest*-ekspedisjonen.*

ere. Uten ordre om det motsatte bestemte Wild seg for at de skulle fortsette ekspedisjonen, og han planla å dra til Tristan da Cunha og naboøyene og deretter Cape Town. De hadde opprinnelig hatt med seg fra England en stor mengde post, pakker og varer til øyboerne på Tristan. Disse sakene hadde blitt liggende på Sør-Georgia under *Quest*s utflukt i isen. I løpet av de følgende ukene ble *Quest* reparert og etterforsynt. Wilkins og Douglas gjennomførte ytterligere prøveinnsamling og undersøkelser. Mannskapet bygde en minnevarde over Shackleton ved inngangen til Grytviken havn som de fullførte 5. mai 1922. Tre dager senere, med Tristan-sakene om bord, forlot *Quest* Sør-Georgia for andre og siste gang.

Ekspedisjonen nådde Tristan da Cunha 19. mai 1922. Kvelden etter lot de Macklin bli der for å ivareta de medisinske behovene til de rundt 130 øyboerne mens *Quest* dro for å utforske de nærliggende ubebodde Inaccessible- og Nightingale-øyene, og returnerte til Tristan den 24. mai. Neste dag dro de igjen med kurs for Goughøya, som de undersøkte i tre dager frem til 2. juni. Goughøya hadde knapt vært besøkt før. Selv om det ble korte besøk var *Quest*s arbeid ved Tristan da Cunha øygruppen produktivt når det gjaldt geologisk og naturhistorisk forskning, med flere nye arter som ble beskrevet og mangfoldige eksemplarer samlet inn.

Quest ankom Cape Town 18. juni 1922. Der fikk de ordre fra John Quiller Rowett om å avslutte ekspedisjonen og reise hjem. Uten at mannskapet visste det, hadde ekspedisjonen ved en rettskjennelse blitt lagt i hendene på administratorer etter at Emily Shackleton hadde nektet å la John Rowett styre oppgjøret etter ekspedisjonen i deres felles beste interesse, eller til og med berge sine egne interesser i ekspedisjonen. En forklaring på Emilys gjenstridighet kan finnes i et brev sendt da *Quest* var på Madeira i oktober 1921, hvor Shackleton hadde advart sin kone om å være på vakt mot John Rowett hvis han prøvde å ivareta hennes saker. Kanskje for å berolige sin samvittighet angående hans råd til Emily, skrev han samme dag et varmt og betryggende brev til John Rowetts kone og bemerket: "*Jeg føler at jeg har lagt en tung belastning på John, men han er veldig god*". Uansett var Rowetts hender bundet, og administratorene hadde full kontroll. Etter nesten en måned i Cape Town dro *Quest* på den siste reisen tilbake til England. De stoppet ved St. Helena, Kapp Verde-øyene og San Miguel på Azorene, og nådde Plymouth 16. september 1922.

Shackleton-Rowett-ekspedisjonen ble avkortet, selvfølgelig av Shackletons død, men også av omstendighetene forårsaket av den enorme gjelden han hadde etterlatt seg. Hadde det ikke vært for de økonomiske problemene kunne den opprinnelige reiseruten, eller noe tilnærmet, ennå ha blitt oppnådd. Båten var absolutt ikke egnet for en ekspedisjon på åpent hav, men hadde vist seg å klare strabasene uten å synke, om enn på ubehagelig måte. Mannskapet var for det meste villige, men ikke godt egnet for et utvidet vitenskapelig prosjekt.

Men selv med begrenset ekspertise og reiserute, fant *Quest*s samlinger, inkludert over 400 eksemplarer av fugler, veien til British Museum of Natural History og andre arkiver og fikk sin plass i referansematerialet for moderne antarktis- og

havforskning. Samlingene er absolutt mer geografisk og biologisk mangfoldige enn tilsvarende fra de fleste andre polarekspedisjoner på den tiden. Wilkins og Douglas tilbrakte samlet sett over 140 dager på Sør-Georgia, mye av tiden med forskning.

Ekspedisjonen inspirerte og gjorde det også mulig for den unge James Marr å ta fatt på en karriere innen polarforskning og marinbiologi da han kom hjem. Under 2. verdenskrig ledet Marr Operasjon Tabarin, og etablerte en helårs britisk tilstedeværelse i Antarktis.

I et mesterstykke av PR fra Shackletons side hadde Marr blitt valgt ut i en landsomfattende konkurranse blant speidere til å bli med på *Quest* som messegutt. Konkurransen gjorde at ekspedisjonen vakte enorm offentlig interesse over hele verden. Faktisk ble to speidere valgt, den andre var Norman Mooney, men han var en av de to besetningsmedlemmene som ble sendt hjem sjøsyke fra Madeira.

Det vitenskapelige arbeidet som ble påbegynt på denne tiden ble til Falkland Islands Dependencies Survey (FIDS) som i 1962 ble omdøpt til British Antarctic Survey. BAS er Storbritannias nasjonale polarforskningsorganisasjon og leverer verdensledende tverrfaglig forskning i polarområdene. James Marrs arbeid ved National Institute of Oceanography omkring biologien til antarktisk krill, publisert posthumt i 1968, ble et banebrytende arbeid på denne enormt viktige indikatorartsgruppen for det antarktiske havmiljøet.



Første steg på en polarkarriere. James Marr (til høyre) med Shackleton, og (til venstre) Norman Mooney, 17. august 1921, dagen da Marr og Mooney ble valgt ut som speidere for å bli med i Shackleton-Rowett-ekspedisjonen.(Kilde: Rowett-Chojecki Family Collection).

Edvard Dahl Eriksen – en bereist ishavsskipper og hvalfanger

Av Fridtjof Mehlum

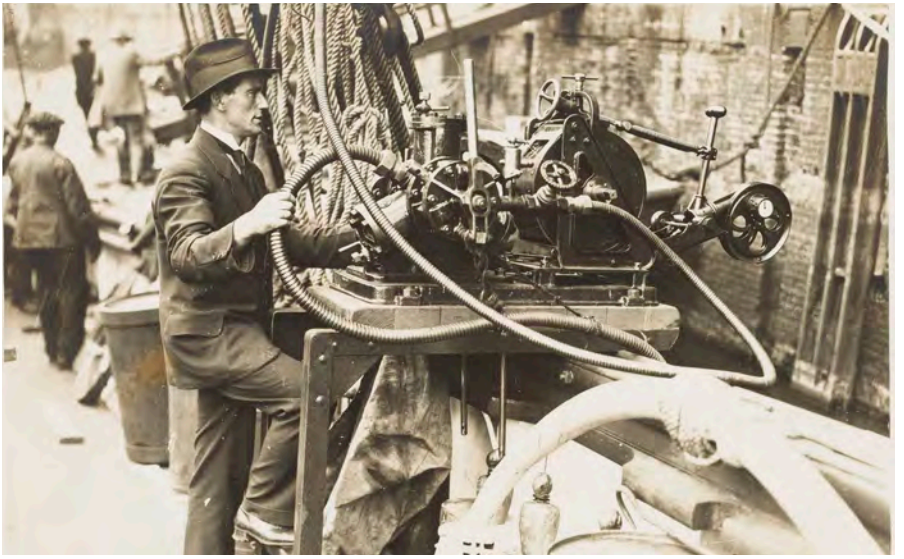
Fridtjof Mehlum er pensjonist og var forskningssjef ved Naturhistorisk museum ved Universitetet i Oslo i perioden 2007–2018. Han er utdannet biolog ved UiO og har tidligere arbeidet i mange år som forsker ved Norsk Polarinstitutt. Mehlum har vært leder av Norsk Polarklubb siden 1993 og er med i redaksjonskomiteen for Polarboken.

Innledning

Ernest Shackletons siste ekspedisjon er beskrevet i Frank Wilds bok "*Shackleton´s last voyage. The story of the Quest*". Shackleton døde etter et massivt hjerteinfarkt natten etter at ekspedisjonen ankom Sør-Georgia (4. januar 1922). Likevel fortsatte ekspedisjonen uten Shackleton og gjennomførte utforskning i pakkisen utenfor Antarktiskontinentet. Etter tilbakekomsten til Sør-Georgia i april, fortsatte den utforskning av øyene i Sør-Atlanteren før den returnerte til England.

Da ekspedisjonen forlot England på turen sørover i september 1921 var det en nordmann om bord. I Wilds bok blir han bare omtalt som Eriksen. Da *Quest* lå ved Hay´s Wharf i London for utrustning til ekspedisjonen ble Eriksen intervjuet av Morgenbladet. Eriksen hadde tidligere vært skipper på ishavsskuta *Foca 1,* som Shackleton hadde kjøpt i Norge av skipsrederen og hvalfangeren Andreas Ingebrigtsen i januar 1921. Den var bygd i 1917 og fraktet i sommerhalvåret folk og gods til og fra de norske gruvene i Longyearbyen og på Bjørnøya. Shackleton, som hadde omdøpt skuta til *Quest,* ville ha Eriksen med om bord fordi han hadde lang erfaring fra ishavet og hadde ført *Quest* i isfylte farvann. Eriksen førte skuta fra Nord-Norge til England og ble ansatt av Shackleton som skytter, islos og alt-mulig-mann. På veien sørover mot Antarktis fikk *Quest* en rekke tekniske problemer og måtte gå til Rio de Janeiro for et lengre verkstedopphold, før ferden kunne fortsette til Sør-Georgia og Sørishavet. Av ukjente årsaker forlot Eriksen ekspedisjonen i Rio, dit de ankom 22. november. Shackleton skrev til sin kone: "*I have dismissed Eriksen*". Han ble i Brasil i fire uker før han mønstret på som fyrbøter på Wilhelmsenbåten *Troubadour* og ble med den fra Rio til New York.

Etter ankomsten til New York midt i januar 1922 fikk Eriksen høre at Roald Amundsen var i byen og at *Maud* lå i Seattle for å bli utrustet til den siste delen av sin ekspedisjon i Polhavet. Han oppsøkte Amundsen, som ble så begeistret for Eriksen (som fortsatt bare omtales med etternavn) at han ble ansatt som mannskap på *Maud*. Amundsen omtalte ham som en 32 år gammel, god, gammel



Edvard Eriksen om bord i Quest *ved Hay´s Wharf før avreisen fra London. Han står ved en Lucas loddemaskin som ble brukt til å bestemme dybden på store havdyp. (Kilde: New South Wales State Library).*

ishavsfarer. Etter noen uker kom Eriksen til Seattle, men det viste seg at han ikke kom godt ut av det med kaptein Wisting. Da Amundsen fikk høre om samarbeidsproblemene, fikk Eriksen skriftlig beskjed om at han ikke fikk være med *Maud*.

Eriksens bakgrunn

Det viste seg at mannen var Edvard Hagrup Dahl Eriksen, født i Tromsø i 1890. Ifølge sjømannsrullen fra Tromsø var han første gang på ishavet med skuta *Liv* i 1908. I flere år var han på selfangst med skuta *Johannes Backe* som da var eid av hans eldre bror Kristoffer Eriksen, men han var også på flere andre båter. Edvard Eriksen var også på hvalfangst ved Svalbard, og fortalte senere i en amerikansk avis at den største blåhvalen han fanget var 32,5 m lang og ble tatt utenfor Green Harbour på Svalbard. Han tok skipsførersertifikat i 1918. Sjøfartsrullene er ufullstendige med hensyn til hvilke skuter han seilte med. I 1919 var han på klappmysfangst med ishavsskuta *Olav,* som han var skipper på, og som han eide sammen med sin bror Kristoffer.

Når Edvard Eriksen tok hyre om bord i *Foca 1* er uklart. Han giftet seg i 1919 med Berit Emilie Nilsen og bosatte seg i Kristiansund, der hans kone kom fra. Omkring 1923 flyttet han med familien til Kristiania (Oslo). Det fremgår av brev fra Edvard til broren Kristoffer at han ville trekke seg ut av ishavsfarten, selge sin part i skuta *Olav* og begynne med noe annet. Denne skuta forliste for øvrig under en storm på vei fra Bjørnøya til Tromsø i mars 1920 med overvintrere fra kullgruven på Bjørnøya om bord. Både besetning og passasjerer, i alt 35 personer, omkom. Blant disse var broren Kristoffer Eriksen, som da var skipper på *Olav*.

I januar 1921 ble Edvard Eriksen far til tvillingdøtre. Han ble likevel, som nevnt, med på Shackletons *Quest*-ekspedisjon i 1921. Etter at han mistet jobben som mannskap på *Maud* i Seattle i 1922 dro han sannsynligvis tilbake til Norge, men det varte ikke lenge før han dro ut igjen.

På hvalfangst

I april 1923 reiste Eriksen via England til Durban i Sør-Afrika sammen med en rekke andre norske hvalfangere. Her drev flere norske selskaper hvalfangst, så det er grunn til å anta at han deltok i hvalfangsten der. Han kom tilbake samme vei i desember samme år. I november 1924 mønstret han på i Kristiania som styrmann på hvalbåten *Veslefrik* som tilhørte rederiet Winge & Co. som drev hvalfangst i vinterhalvåret på et fangstfelt utenfor Grenada i Karibien. Eriksen fortsatte med hvalfangst på andre fangstfelter, og i desember 1925 kom han til Montevideo i Uruguay for å gå om bord som fører av den gamle hvalbåten *Kanon*, som var en del av flåten til hvalfangstselskapet Laboremus, ledet av kokeriet *Roald Amundsen*. *Kanon* dro sammen med en annen hvalbåt videre oppover vestkysten av Sør-Amerika der den ble solgt til et selskap registrert i Ecuador og ledet av Tønsberg-mannen Hans Borge. Selskapet hadde sikret seg enerett til hvalfangst utenfor kysten av Ecuador, og Borges flåte med kokeri og tre hvalbåter hadde base i Santa Elena Bay. Borge hadde økonomiske problemer, og selskapet hadde trolig bare én fangstsesong. Hvordan Eriksen kom seg videre fra Ecuador er usikkert, men han har trolig skaffet seg skipstransport til Panama.

Første opphold i California

Høsten 1926 startet en ny epoke i Edvard Eriksens liv. Da reiste han fra Panama med den amerikanske passasjerbåten *Mongolia* til San Francisco. Ankomstpapirene hans fra immigrasjonsmyndighetene i San Francisco 8. november 1926 viser at han var på gjennomreise til Magdalena Bay på nordvestkysten av Mexico, der det nå var betydelig hvalfangst kontrollert av nordmenn. Hvalfangsten i området fra øyene utenfor det sørlige California sydover til den meksikanske kysten utenfor halvøya Baja California var tatt opp igjen i 1924 etter mange års opphold. Hvalfangsten i dette området og den norske deltakelsen er forholdsvis lite kjent.

Nordmannen Godtfred Mauritz Bryde, sønn av den mer kjente hvalfangstreder Johan Bryde (som brydehvalen er oppkalt etter), hadde etablert seg i Los Angeles og var agent for Hvalfangerselskapet Mexico A/S (Mexico Whaling Corporation), Sandefjord som hadde skaffet seg eneretten til hvalfangst utenfor stillehavskysten av Mexico.

Selskapets flåte med kokeri og tre hvalbåter dro fra sitt opplagssted i San Pedro (havnen til Los Angeles) den 8. november til Magdalena Bay. Siden Eriksen på den dagen var i San Francisco, er det neppe trolig at han kunne rekke å bli med denne flåten. *Mongolia* stoppet også i Los Angeles den 6. november før den ankom San Francisco. Eriksen kunne ha gått av der hvis han skulle vært med Brydes flåte. Det var imidlertid også en annen norskeid flåte som skulle drive fangst i det samme området. Det var flåten til hvalfangstselskapet Vega fra Sandefjord

som på denne tiden lå i Seattle etter å ha kommet tilbake fra en sesong utenfor Kamtsjatkahalvøya. Vega hadde fått tillatelse til å fange hval under lisensen til Hvalfangerselskapet Mexico. Flåten, som besto av kokeriet *Kommandøren I* og hvalbåtene *Anadyr, Behring*, *Celina*, *Elcano* og *Diomed,* dro fra Seattle mot Magdalena Bay omkring 1. desember. Eriksen kunne derfor ha god tid til å komme seg fra San Francisco til Seattle før flåten dro sørover. Noe som styrker denne antakelsen er at den ene hvalbåten *Diomed* skulle bli båten som Eriksen ble forbundet med i en rekke av de etterfølgende år. For øvrig var forfatterens bestefar Rikard Iversen styrmann på *Diomed* på den tiden.

Fangstsesongen vinteren 1926–1927 skulle vise seg å bli meget vellykket for Hvalfangerselskapet Mexico, mens Vega gjorde det mindre godt. For Vega var den økonomiske situasjonen etter tre sesonger utenfor Baja California og to ved Kamtsjatka så dårlig at selskapet våren 1927 valgte å avslutte sine operasjoner og selge sin flåte. To av hvalbåtene, *Diomed* og *Behring*, ble kjøpt av G.M. Bryde som sammen med en rekke investorer fra Los Angeles etablerte et nytt hvalfangstselskap, Los Angeles Whaling Company. Bestyreren for dette selskapet var August F. Christensen, som var en yngre bror av den mer kjente hvalfangstrederen Lars Christensen. De to hvalbåtene ble omdøpt til *Clemente* og *Barbara*, og Edvard Eriksen ble hyret som kaptein og skytter på *Clemente*. Det nye selskapet skaffet seg også et kokeri som ble døpt *Coronado*. Flåten ble registrert i Panama fordi båter med amerikansk flagg som ikke var bygget i USA måtte betale en betydelig toll når de fangstet i amerikanske farvann. Dette skulle senere vise seg å by på problemer. Omkring 1. oktober 1927 dro de ut på fangstfeltet utenfor



Edvard Eriksen var skipper og skytter på hvalbåten Clemente*, tidligere kalt* Diomed*, som hadde sin hjemmehavn i San Pedro, California. (Kilde: paafeltet.org).*

San Clemente Island, som ligger bare omkring 100 km fra havnen i San Pedro. Etter en ukes tid kom *Clemente* til land for å hente forsyninger. Skipper Eriksen kunne fortelle at den nyeste forlystelsen blant folk med hurtiggående småbåter var å dra ut til hvalfangerne på feltet og følge med på hvalfangsten. Det var også et problem med marineøvelser med sprengninger som skremte bort hvalene.

På feltet utenfor San Clemente Island opererte også selskapet California Sea Product Company, som for øvrig også var ledet av en mann med norsk opprinnelse, nemlig kapt. F. K. Dedrick. Det var sannsynligvis konkurranse mellom de to selskapene på dette fangstfeltet, noe som trolig førte til at båtene fra Brydes selskap en dag ble oppbragt og bøtelagt av tollmyndighetene for å ha fangstet ulovlig i amerikansk farvann i omkring tre uker med Panama-flagg. Selskapet måtte derfor oppgi regulær hvalfangst, men i stedet leide de ut hvalbåtene til filmselskaper som lagde film om hval, og til blaserte rikfolk som syntes det var en fornøyelse å skyte hval. Til og med kjente filmstjerner som Douglas Fairbanks og Mary Pickford tok med seg en del Hollywood-venner på hvalfangst. De betalte godt, og verdien av hvalene som ble skutt tilfalt hvalfangerne. En del av hvalene som ble fanget utenfor California-kysten, ble utstilt på messer og i ulike forlystelsesetablissementer. Noen ble også balsamert og sendt med jernbanevogn til andre steder i USA, ja helt til Washington D.C., for å bli utstilt.

Selskapet Los Angeles Whaling Company fant en løsning på problemet med fangstforbudet ved at de solgte *Coronado.* De opprettet et nytt selskap, Los Angeles Fisheries, Inc. og kjøpte den gamle amerikanskbygde tankeren *Washtenau* som de bygde om til kokeri. Planen var nå at de skulle drive helårsfangst og følge hvalen på dens trekk mellom California og Alaska. De Panama-registrerte hvalbåtene skulle operere i internasjonalt farvann utenfor kysten, mens det amerikanske kokeriet skulle levere oljen på land. Det var først ut på høsten 1928 at *Washtenau* var ferdig utrustet, men da skjedde det uheldige at den sank ved kai i San Pedro. Det ble for kostbart for selskapet å heve båten og sette den i stand igjen, så dette ble slutten på denne satsingen.



Foto av Edvard Eriksen med påskrift 14-10-1928. (Kilde: Kirsten Johannessen, Tromsø).

Edvard Eriksen ble derfor sagt opp i oktober 1928. Deretter gikk han til sak mot selskapet og krevde erstatning for tapt arbeidsfortjeneste i 10 måneder, hvor han var hyret som skytter og kaptein men var blitt liggende i land. Eriksen hevdet at han hadde gått glipp av en

inntekt på $1000 per måned ($28 000 i dagens verdi), og det var ikke lite penger. Sannsynligvis ble saken avvist av retten, siden den neppe hadde jurisdiksjon over hvalbåter registrert i utlandet og personer uten amerikansk statsborgerskap.

Til Canada og Alaska, og deretter til California igjen

Det endte med at Edvard Eriksen reiste fra California. Det varte likevel ikke lenge før han igjen var på farten. I Digitalarkivets emigrantprotokoller kan vil lese at hvalskytter Edvard Dahl Eriksen emigrerte til Canada i 1929. Han reiste med emigrantskipet *Gripsholm* fra Gøteborg til Halifax, Nova Scotia der han ankom midt i april. Immigrasjonsprotokollene fra Halifax viser at han skulle videre til British Columbia og arbeide for Consolidated Whaling Co., som hadde to landstasjoner og drev flere hvalbåter utenfor den kanadiske vestkysten. Dette var tydeligvis ikke noe blivende sted for Eriksen, for han dro til Seattle allerede i mai samme år for å arbeide for American Pacific Whaling Co. som fangstet med sju hvalbåter ut fra to landstasjoner i Alaska. På høsten må han ha reist ennå en gang hjem til Norge.

Allerede i mars året etter (i 1930) dro han igjen over Atlanteren med *Gripsholm* og gikk i land New York. I innreisepapirene sto det at hans sivilstatus var skilt. Det ble oppgitt at han skulle til San Pedro og bli skipper på hvalbåten *Barbara*. Los Angeles Whaling Company hadde gått konkurs, og G.M. Bryde hadde kjøpt de to hvalbåtene *Clemente* og *Barbara* pluss et kokeri og dannet det nye selskapet Bryde & Co. som hadde sikret seg konsesjon på hvalfangst utenfor kysten av Mexico. Bryde hadde utvilsomt lokket Eriksen til å komme tilbake til California. Dette hvalfangstselskapet gjorde neppe noen stor suksess. Det var nedgangstider i økonomien i USA. Prisen på hvalolje på verdensmarkedet ble halvert i forhold til andre halvdel av 1920-tallet. Vi kan lese i Los Angeles Times i november 1931 at de to hvalbåtene hadde ligget uvirksomme ved kai i San Pedro i nesten to år, og bare unntaksvis vært ute på feltet. Hvalskytter Eriksen på *Clemente* hadde da nettopp kommet tilbake fra feltet med to hval som var blitt skutt i forbindelse med en filminnspilling. Det er lite informasjon om Eriksen i denne perioden, men en lokalavis i San Pedro forteller at han havnet på sykehus etter en bilulykke i 1932.

Våren 1934 startet Bryde sammen med meksikanske interessenter et nytt selskap kalt Compania Ballenera Mexicana Bryde S/A i Mexico. Han hadde nå skaffet seg 15 års konsesjon på hvalfangst utenfor Mexico. I planene lå det også å etablere en landbasert fabrikk i Mexico. Eriksen bodde i 1934 i byen Ensenada et stykke sør for grensen til USA, og dette hadde trolig sammenheng med Brydes nye hvalfangstplaner. Eriksen reiste fra Mexico i juli 1934 tilbake til San Pedro, der han bosatte seg. I begynnelsen av april 1935 forlot selskapets flåte San Pedro og dro til feltet utenfor kysten av Mexico. Den besto av det norskeide kokeriet *Esperanza* og tre hvalbåter. Blant hvalbåtene var de nå omkring 30 år gamle *Clemente* og *Barbara* som var blitt oppgradert og var blitt leid inn fra Bryde & Co. Edvard Eriksen var hyret som "fleet manager", mens G.M. Brydes bror, Leif Bryde, var

ekspedisjonens leder. Fangsten på dette toktet var meget god og det var store mengder blåhval og knølhval i området.

Også dette eventyret ble kortvarig. Selskapet kom i økonomiske vanskeligheter og kunne ikke betale lønninger og andre forpliktelser, bl.a. som følge av uenighet med de meksikanske aksjeeierne. I løpet av kommende vinter ble kokeriet solgt på tvangsauksjon til Anders Jahre, mens hvalbåtene ble liggende ved kai og var bare ute på feltet for enkelte oppdrag for filmopptak og liknende.

Et annet problem for hvalfangerne, i tillegg til forholdsvis lave priser på hvalolje, var at gråhvalen ble fredet i dette området i vinterhalvåret fra 1937. Den ble tidligere jaktet på mens den oppholdt seg og ynglet utenfor kysten av det sørlige California og kysten av Mexico på denne tiden av året. Dette førte i praksis til slutten på hvalfangsten i området. I et avisintervju i august 1938 beklaget Eriksen at hvalbåtene lå i fortøyningene uten håp for fremtiden. Han hadde da ansvar for vakthold og vedlikehold for de tre gamle hvalbåtene *Clemente*, *Barbara* og *Elcano.*



Edvard Eriksen i en eldre utgave. Fotografiet er trolig tatt i San Pedro, California. (Kilde: Kirsten Johannessen, Tromsø).

Edvard Eriksen ble amerikansk statsborger i 1940, og ble boende i området San Pedro/Long Beach til han døde 88 år gammel i 1978. Vi finner ham i folketellingen i 1940, der han står oppført som fraskilt hvalfangstkaptein. I adresseboken for San Pedro 1940 er han stålarbeider. Han ble innrullert i det amerikanske forsvaret i 1942. Hans arbeidsgiver var da Bethlehem Steel Corp. som bygde marinefartøyer i San Pedro under krigen. I juni 1945 kom han med passasjerskipet *Lurline* fra Australia til California og var "Army Transport Service Officer". På 1950-tallet står han oppført i adresseboken som sjømann. Eriksen var aktiv i det sosiale liv i det norskamerikanske miljøet i San Pedro.

Takksigelse

En stor takk til Kirsten Johannessen, Tromsø for opplysninger om Edvard Eriksen, som var hennes grandonkel. Takk også for tillatelsen til å benytte de to private bildene av ham.

Øvrige kilder

Artikkelen baserer seg i stor grad på amerikanske og norske aviser, Digitalarkivet og amerikanske immigrasjonsdokumenter.

Postholmen i Kobbefjorden

Av Per Kyrre Reymert

Per Kyrre Reymert er magister i nordisk arkeologi. Han har bl.a. arbeidet ved Tromsø museum og har vært kulturminnerådgiver hos Sysselmannen på Svalbard. Han har formidlet Svalbards historie i bøker, artikler, foredrag og på ekskursjoner i mer enn 40 år. Reymert er Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden for sin innsats for kulturminner på Svalbard.

Innledning

I 1911 åpnet Spitsbergen radio på Finneset i Grønfjorden. Her var det også posttjenester i sommermånedene med den faste postruten til Tromsø. Dette var den første offentlige posttjeneste på Svalbard. Men før det hadde de sjøfarende ordnet seg med et eget poststed.

Kobbefjorden

Kobbefjorden er en liten fjord på vestkysten av Danskøya ved nordvesthjørnet av Spitsbergen. Fjorden er av de første som blir isfri så langt nord. Den går NV-SØ er ca. 1,5 km bred ved innløpet og ca. 3 km lang.

Leia for seilskip nordover og sørover gikk tett forbi og her er det ly for de fleste vindretninger bortsett fra de vestlige. Fjorden byr på en meget god havn nær leia. Den er grunn og god å ankre i med ca. 10 meters dyp i ytre del og den indre delen er dypere, ca. 20 meter. Det er også ferskvann å få fra to små vann. Fra fjorden ser man alle skip som passerer langs vestkysten.

Det er ingen andre fjorder der nord med den samme gunstige plassering og havneforhold som Kobbefjorden. Dette gjør at den har vært brukt i hele Svalbards historie. Riksantikvaren har ID-registrert ca. 20 faste kulturminner i fjorden.

Hvalfangsten

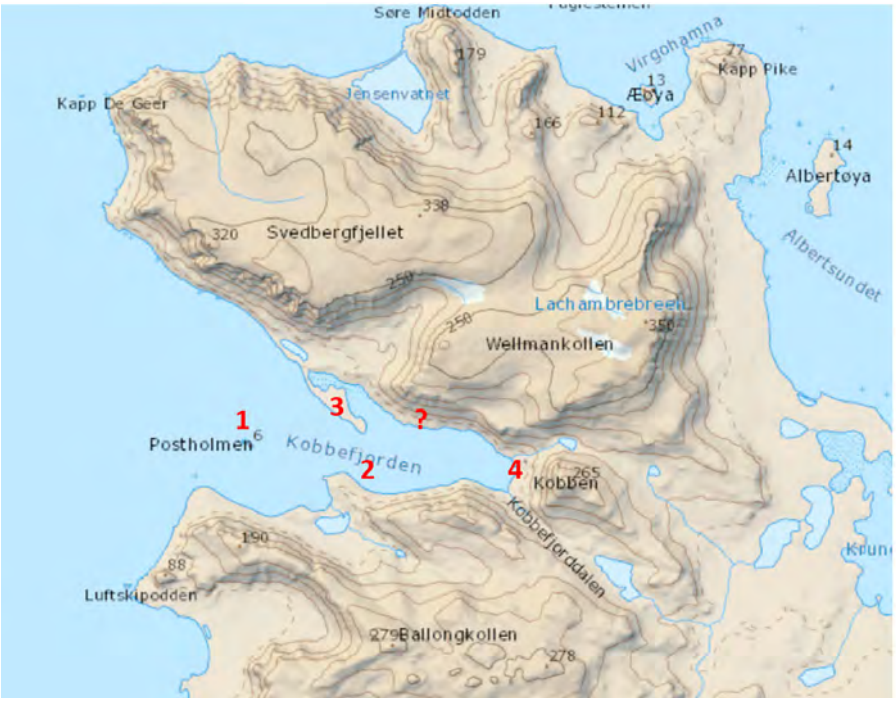
Kobbefjorden er omtalt som Kjøbenhavnsbay i 1613 og Robben bay (kobbe/sel) i 1634. På kart fra 1720 står det Dense Bay (Danske bay). Offisielt navn er Kobbefjorden. Danskøya fikk navnet da danskene etablerte hvalfangststasjon der i 1631. Her i Kobbefjorden er det en dobbelt spekkovn og tufter etter to bygninger. Her holdt hvalfangerne til frem til ca. 1658 (Dalgård 1962).

I 1820 ble to hus og tre båter observert der danskene hadde holdt til i Kobbefjorden (Conway 1906).

Den engelske postbåten

Under hvalfangstaktiviteten på 1600-tallet hadde de engelske hvalfangerne på Svalbard en sjalupp som gikk med meldinger til de som lå i fjordene mellom Hornsund og Smeerenburgfjorden. Sjaluppen seilte langs vestkysten av Spitsbergen et par ganger i sesongen, mai-august. Conway skriver om postbåtens seilinger i 1623.

"*The shallop in question may be described as the English postboat, which went up and down the coast calling at*



Kobbefjorden. 1. Postholmen, 2. hvalkokeri, 3. russisk overvintring, 4. norsk bistasjon, ?. mulig leirsted til Simonsen og Møkleby i 1922 (se nedenfor). (Bakgrunnskart: Norsk Polarinstitutt).

the different harbours from Fairhaven to Horn Sound and back once or twice during the season. It was this shallop that carried the various letters from which we have quoted" (Conway 1906, s. 132). Dette er den tidligste posttjenesten vi kjenner til på Svalbard.

Russisk overvintringsfangst

Midt på nordsiden av Kobbefjorden ligger en lav strandtange med en bukt innenfor. På tangen ligger tufter og graver etter en russisk fangststasjon. Den russiske overvintringsfangsten på Svalbard begynte tidlig på 1700-tallet og varte til midt på 1800-tallet.

I 1834 var sluppen *St. Nicolai* med skipper Johan Carl Junge og seks mann på hvalrossfangst på nordvest- og nordsiden av Svalbard. Avtalen med utrederen i Tromsø var at om sommerfangsten ble dårlig skulle de overvintre. Slik ble det. De prøvde seg først i Kobbefjorden der det stod noen russehytter. De var dårlige og fulle av snø, men Junges folk begynte å sette dem i stand. Da kom det en russelodje med 20 mann som skulle overvintre i hyttene og Junge måtte dra sin vei. Han la seg til i Ebeltofthamna, der alle syv døde vinteren 1834–35.

Norsk overvintringsfangst

Innerst i fjordbunnen ligger en bistasjon fra norsk overvintringsfangst. Den ble bygget i 1934 av Alfred Johansen og Sverre Hansen for hovedstasjonen i Bjørnhamna (Lønø 2014).

Tragedien i Kobbefjorden.

Harald Simonsen og Torgeir Møkleby var ansatt på den geofysiske stasjonen på Kvadehuken ytterst i Kongsfjorden. Den ble drevet av Geofysisk Institutt i Tromsø. I februar 1922 dro de to ut med en robåt for å lete etter en fangstmann som ikke kom på avtalt julebesøk. Robåten ble tatt av sørpe-is og ført med vind og strøm ut Kongsfjorden og 85 km helt nord til Kobbefjorden. Hit kom de i mars og lagde seg en snehytte. Man vet ikke hvor de lå, men det var antagelig inne på nordsiden av fjorden. Siste ord i dagboken er skrevet 13. juni 1922. De ble funnet døde i juni 1923 (Lillegaard 1982).

Tromsø, «Porten til Ishavet»

Den norske skutefangsten ved Svalbard begynte rundt 1820. Det var hvalrossen som lokket, men sommerfangerne tok det de klarte å få: rein, rev, sel, dun, egg, fugl, røye og isbjørn. På 1840-tallet gikk rundt 10 skuter hver sommer nordover og fra 1850-årene økte antallet skuter fra Hammerfest og Tromsø på ishavsfangst til 40–50.

Ishavsfangsten økte og allerede på 1850-tallet må det ha oppstått et behov for å kommunisere mellom skutene. Det var antagelig under denne økende skutefangsten og annen skipsfart fra 1850-årene at det kom et fast poststed, om man kan kalle det det, på Svalbard.

Postholmen

Midt i Kobbefjorden ligger to små holmer. På den største, som er seks meter høy, står en varde. Den er bygget av grove stein fra holmen og er ca. 80 cm høy.

Skikken var at skuter med fangstfolk og ekspedisjoner gikk innom for å se om det lå brev eller meldinger i varden eller for å legge inn meldinger. Kobbefjorden var med sin gode havn nær leia også et sted hvor skuter avtalte å møtes eller å vente på hverandre, sende brev opp/ned og meldinger fartøyer imellom, ved ettersøkninger eller avtale møtested for felles seiling til fastlandet.

Det var muntlige tradisjoner om Postholmen helt til 1950-tallet. Arvid Moberg hørte om denne tradisjonen da han var på Svalbard på 1950-tallet og skriver i Fångstmäns land: ”*Postholmen, her brukade mann i gamla dar lägga brev och medelande som man ville ha befordrade ner til Europa snarast möjligt. De som var klara för hemferd vittjade brevlådan och tog posten med sig*.” (Moberg 1959).

Forskningsekspedisjoner til Svalbard fra 1850–60-årene brukte noen ganger fartøyer fra Hammerfest og Tromsø eller tok med islos, mannskap og fangstfolk herfra på sine egne fartøyer. Den svenske polarekspedisjonen i 1868 hadde med seg ”*seks norska vid Spetsbergs-färder vana fångstmän*”. Det er sannsynlig at det var gjennom disse lokalkjente at svenske forskere fikk kunnskap om Postholmen og dens bruk. Vi må ha lov til å tro at Posthol-

men var et kjent poststed fra 1850-årene.

«Postkontoret»

Denne forfatteren kjenner ikke at Postholmen er nevnt i skipslogger fra fiske- og fangstfartøy. Vi må derfor bruke det forskere og andre ekspedisjoner skriver i sine bøker. Fra midten av 1800-tallet var det åtte svenske ekspedisjoner til Svalbard frem til S.A. Andrées i 1896 og 1897 og mange av disse brukte Postholmen.

Kobbefjorden og Postholmen var kjent også blant forskere og ekspedisjoner og nevnes allerede i 1861 som møtested og et sted for meldinger. «*Skulle ej* Magdalena *under senare delen af sommaren hafva sammenträffat med, eller fått underrättelser från* Aeolus*, som vid den tiden borde vare på återväg, från norra kusten, borde hon i medlet af September söka at nå Kobbe Bay, hvarest* Aeolus *skulle invänta den geografiska expeditionen*" (Chydenius 1865).

Ekspedisjonen i 1861 bestod av to Tromsø-fartøyer *Aeolus* og *Magdalena* hyret med mannskaper og fangstfolk. A. E. Nordenskiöld var deltager. Han hadde også vært med O. Torell i 1858 og kunne da ha fått kunnskap om Kobbefjorden og Postholmen fra mannskapet på ekspedisjonsfartøyet *Fridtjof* av Hammerfest. Alternativt fikk han vite om stedet da han var i Tromsø i 1860 for å snakke med folk som kom fra Svalbard om forholdene der.

"*På vestra sidan inskär emellan dessa klippor Kobbe Bay (holländarnes Robbenbay) två engelska mil djupt, och öppnar sig för seglaren inbjudande genom sitt temligen skyddade och lätt tilgjängliga läge. En liten holme i inloppet ger lä för vest och sydvest, och på den hafva spetsbergenfararne till sjömärke upprest et stenkummel eller såsom det på norska heter "varde", som äfven nogon gång begagnas till postlåda.*" (Chydenius 1865).

«*Nordenskiöld företog en rodd til denna ö* (Amsterdamøya, forf. anm.) *och til Kobbe Bay för att söka underrättelser om Magdalena* (det andre skipet, forf. anm.) *som i dessa dagar var at vänta; men hon avhördes icke*." (Ibid.). Kan dette tyde på at de viste om en postboks, eller var de der kun for å se om *Magdalena* lå der? "*Underrättelser*" tyder på at de ventet å kunne finne en melding der.

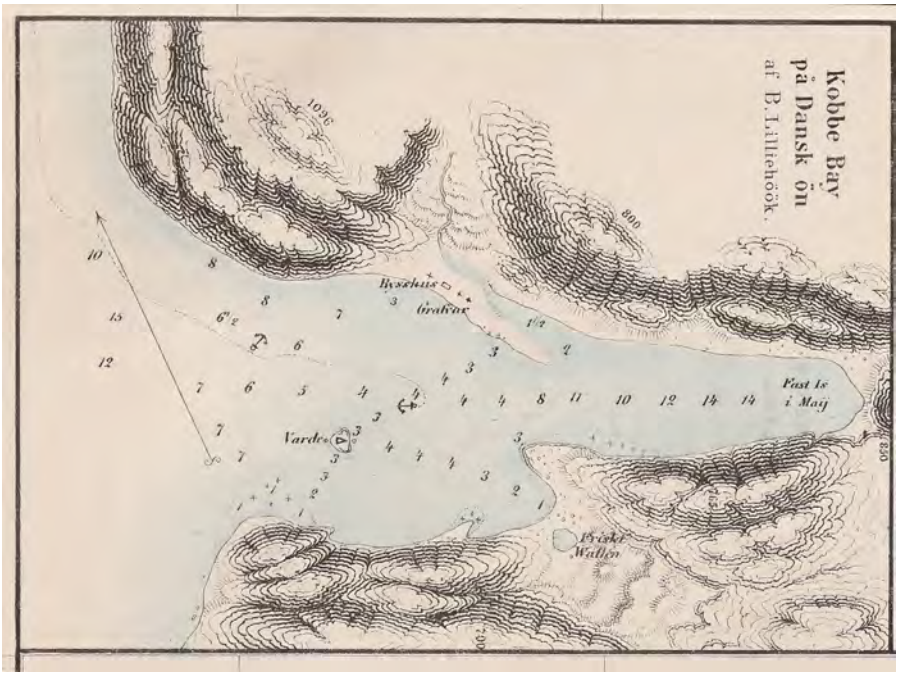
Men så 3. september går *Aeolus* til Kobbefjorden. «*Vi gingo sedan litet in uti viken och sände en båt för att se efter om* Magdalena *möjligen de sista dagarne varit der, men da inga underrättelser funnos, gingo vi åter ut till sjös*." (Ibid.) Dette må bety at de så etter en beskjed eller melding.

Postholmen på kartet

Bekreftelse på at Postholmen ble benyttet har støtte i et kart i Chydenius (1865). På bokens siste blad er det kart over seks havner og et er Kobbe Bay. Her er det tegnet inn en holme med et trekantet symbol og teksten "Varde". Dette er det eldste kart med Postholmen og postvarden.

Svenska Polar-expeditionen 1868

De svenske ekspedisjonene fra 1858 –65 var i all hovedsak vitenskapelige og med utmerkede resultater. Men «lengst nord» fristet A. E. Nordenskiöld og i 1868 utrustet han en ekspedisjon med det fire år gamle dampskipet *Sofia*. Det var gjort avtale med det norske seilskipet *Severine*



Kobbefjorden 1861 med varden på Postholmen og russehus og graver på nordsiden. (Kart: B. Lilliehöök i Chydenius (1865)).

om å få etterfylling av kull i Kobbefjorden. Dit kom de den 19. august, men i fjorden lå hverken et skip eller kull på stranden (Fries og Nyström 1869).

Det heter videre i beretningen at de håpet at kullfartøyet lå ved Amsterdamøya og at det i så fall var mulig at det lå en melding om dette i varden på den lille holmen nær innløpet av Kobbefjorden. Noen melding fant de ikke i varden den dagen, men noen dager senere var det melding i varden om hvor kullfartøyet var. Dette er den første dokumenterte beskrivelse av Postholmen.

"*Och nästa station var Kobbebay. Denna lilla på Danskön nära hufudöns nordvestliga hörn belägna hamn plägar ofta besökas af fångstmännen, icke desto mindre att något byte är att vinna på dess steninga stränder och mörka fjällbranter, utan dels emedan den gifver et godt skydd mot de flesta vindar och största delen af året är isfri, dels emedan en mycket nära stranden belägen sötvattensjö lemnar ett beqvämt tilfälle till vattenförrådens fyllande. Inga af dessa omständigheter var det dock, som nu lockade oss till denna, för öfrigt föga inbjudande punkt, men vi hoppades att her finna en från Tromsö afsänd skuta, som skulle tillföra oss nytt förråd af stenkol. Sent på aftonen d. 19 Aug. anlända till den öfverenskomna mötesplatsen, funno vi oss dock besvikna i vår förväntan; intet fartyg låg i hamnen, intet stenkol syntes på stranden. Ännu återstod dock den förhoppningen, att*

fartyget möjligen ankrat vid den närbelägna Amsterdamön, hvarom underrättelse i sådant fall vore att söka på "Postkontoret". Nära inloppet ligger ungefär midt i viken en liten klippholme, på hvilken en "varde" af hopstaplade stenar är upbyggd, och det är denna stenhop, som fått namn, heder och värdighet af postkontor, alldenstund här pläga nedläggas bref och underrättelser. En dit utsatt båt medförde budskapet, att posten ännu ej anländt – en underrättelse, som öfverbringaren ej behöfde mundtligen framföra, da den stod uppenbarligen skrifven på hans förlängda anlete. Men också hade han, liksom åtskilliga andra, här väntat finna bref från vänner och anförvandter i hemmet." Dette kan tyde på at de nordnorske av mannskapet hadde fortalt om at brev kunne komme opp hit.

Neste dag så de på *Sofia* fra Smeerenburg et fartøy gå nordover og en båt ble sendt til Postholmen. «*.... återvände vid middagstiden med bref från kaptenen på kolfartyget i hvilket denne underrättade, att han var på vägen rundtomkring Amsterdam Eiland till vår nuvarande ankarplats. Den lycklige öfverbringaren utnämndes genast till General-Post-Direktör för Spetsbergen, hans skål dracks vid midagen,.....*" (Ibid.).

Sofia besøkte også Kobbefjorden på vei sørover. De fryktet at de kunne komme utfor en ulykke og ville etterlate en beretning om sin ekspedisjon. Den 29. september gikk de til Postholmen og i varden «*…nedsattes derför en tunna, på hvars lock ordet "Post-office" jemte en prydlig krona och posthorn blivit målade, och i denna tunna lades en preservburk inneslutande en rapport öfver våra färder, såväl de tilryggalagda som de tillämnade. Postkontoret, som i sitt forna skick utmärkte sig genom en viss republikansk enkelhet, blef sålunda förvandladt till en kongl. svensk institution*». (Ibid.).

Svenska Polar-expeditionen 1872–73.

I 1872 hadde A. E. Nordenskiöld to store prosjekter på Svalbard. Det ene var å bygge en stasjon på Kapp Thordsen til forskning, gruvedrift, fangst og turisme. Det andre var et nordpolfremstøt etter en vitenskapelig overvintring i Mosselbukta. Han overvintret 1872–73 i Mosselbukta og to ganger beskrives besøk til Postholmen som poststed. På grunn av innfrysning hadde mange flere enn beregnet måttet overvintre på land og på skip. Proviantsituasjonen var meget vanskelig og 20. mai 1873 sendte han en gruppe fra Mosselbukta for «*.. at söka öfver isen framtränga till Norsköarna och, om möjligt, derifrån til Kobbebay, en vik på nordvestra kusten, för at på dessa ställen nedlägga skriftliga underrättelser om vår vistelseort, våras provianttillgångar m. m.*». Men de kom ikke frem pga. isforholdene (Kjellman 1875).

På vei hjem til Sverige den 19. juli 1873 var de innom Postholmen: "*Kl 2 e.m. begåfvo vi oss å nyo på färd, gjorde ett kort besök i Kobbebay för att efterse bref och nedlägga sådanna på "postkontoret" ……*" (Ibid.).

Den engelske oppdager og jeger Benjamin Leigh Smith var på Svalbard i 1871, 1872 og 1873 (Capelotti 2021). Han hadde møtt A. E. Nordenskiöld i 1872 og visste om dennes ekspedisjon og overvintring. Det var kjent at Nordenskiölds skip ikke var kommet til Sverige i 1872 og da Leigh Smith planla en ekspedis-



Varden på Postholmen i 2016. (Foto: Lars Hansen, www.ikfoundation.org).

jon nordover i 1873 var et av målene å unnsette Nordenskiöld i Mosselbukta. I 1871 var Erik Andreas Ulve kaptein på Leigh Smiths skip *Sampson*, og vi må tro at han da fikk høre om Postholmen og Kobbefjorden. I 1873 hadde Leigh Smith *Diana* som ekspedisjonsfartøy og *Sampson* som forsyningsfartøy. De skulle møtes i Kobbefjorden 1. juli, men *Diana* kom dit allerede 9. juni og et brev ble lagt i postvarden om at de hadde vært der. Leigh Smith fikk høre av en norsk fiskebåt at Nordenskiöld fremdeles lå innefrosset i Mosselbukta og gikk straks dit og ankom med sårt tiltrengt proviant 14. juni. *Sampson* kom til møtestedet i Kobbefjorden 20. juni og fant meldingen fra Leigh Smith i postvarden og dessuten et antagelig svensk brev datert 11. oktober 1872.

Postholmen 2002

Kobbefjorden er for liten for dagens turistskip, men mindre båter tar gjerne turen innom. I 2002 besøkte forfatteren Kobbefjorden sammen med Thor Bjørn Arlov og «skipper» Petter Kolbjørnsen med lystbåten *Frem* på et to ukers kulturminnetokt på nordvesthjørnet av Spitsbergen. Og da måtte vi jo innom Postholmen for å se om den fortsatt var i bruk. Vi gikk i land på holmen og i varden lå det et syltetøyglass med noe i. Vi tok glasset med til Longyearbyen og i Svalbardpostens redaksjon ble det åpnet. Inni lå det et postkort med bilde av den nederlandske turistbåten *Noorderlicht*, en lukket konvolutt adressert til en hollandsk kapteinsforening og 50 kroner. Postkortet var datert 13. august 1999 og inneholdt en henstilling til finneren om å bruke pengene til frimerker og postlegge



Postholmen med postvarden, Kobbefjorden. (Foto: Thor Bjørn Arlov, 2002).

konvolutten. Og «*Keep the change!*». Vi kjøpte frimerker for alle pengene og sendte brevet (Svalbardposten 2002).

Besøk Postholmen

Kanskje er Postholmen i bruk fremdeles? Til dere alle som seiler forbi Danskøya, se om det ligger noe i post i varden. Da holder dere en 165 år gammel svalbardtradisjon vedlike.

Kilder

Capelotti, P. J. 2021. Chermside's Diary of Leigh Smith's 1873 Expedition. S. 71–247 i Capelotti, P. J. (red.) The Coldest Coast – The 1873 Leigh Smith Expedition to Svalbard in the Diaries and Photographs of Herbert Chermside. Springer, Cham, Switzerland.

Chydenius, K. 1865. Svenska expeditionen till Spetsbergen år 1861, under ledning af Otto Torell. Norstedt, Stockholm.

Conway, M. 1906. No man's land. The University Press Cambridge.

Dalgård, S. 1962. Dansk-norsk hvalfangst 1615–1660. En studie over Danmark-Norges stilling i europæisk merkantil expansion, Gad, København.

Fries,Th. M. & Nyström C. 1869. Svenska Polar-expeditionen 1868. Norstedt, Stockholm.

Junge, J. C. 1834–1835. Dagbok 1834–35, Statsarkivet i Tromsø.

Kjellman F.R. 1875. Svenska Polar-expeditionen år 1872–1873 under ledning av A.E. Nordenskiöld. Norstedt, Stockholm.

Lillegaard, L.B. 1985. Hvis noen finner oss: dokumentarroman om et drama i isødet, Grøndahls forlag, Oslo.

Lønø, O. 2014. Norske fangstmenns overvintringer på Svalbard og Jan Mayen 1795–1973. Svalbard Museums skrifter nr. 1.

Moberg, A. 1959. Fångstmäns land. Albert Bonniers Förlag, Stockholm.

Svalbardposten nr. 29, 26. juli 2002, s 16–17. Stiftelsen Svalbardposten, Longyearbyen.

Bestefar i Arktis

Av Erik W. Born

Erik W. Born er dansk biolog og har arbeidet i Arktis siden 1970. Han er Dr. philos. fra Universitetet i Oslo og mangeårig medlem av Norsk Polarklubb. Born har opp gjennom årene samarbeidet med sentrale norske polarbiologer og deltatt på flere forskningstokt til Svalbard-området sammen med disse. Han utga i 2023 en dansk billedbok for barn med tittelen "Osvald (Ozzy) og Rosa Jo med bedstefar i Arktis". Boken, som utkom på eget forlag i bare 100 eksemplarer, er illustrert med hans egne tegninger. Polarboken bringer her et par fortellinger fra boken hvor flere av Borns norske kolleger er omtalt. Bokens fremstilling av forfatterens opplevelser i Arktis er gjort på en original måte.

Innledning

Denne boken har jeg skrevet spesielt til mine to barnebarn Osvald (Ozzy) og Rosa Jo. Den forteller litt av alt det spennende jeg har opplevd i mine 43 år (1970–2013) som naturforsker i Arktis. Jeg har flettet inn barnebarna i fortellingene og tegningene selv om de ikke var født på den tiden, slik at de skal kunne føle seg delaktige i det jeg opplevde. De var henholdsvis 3,9 år og 7 måneder gamle da boken var skrevet ferdig 1. mai 2023, og de beholder denne alderen gjennom hele boken. Derimot kan det ses av tegningene at forfatteren eldes med årene. De første årene hadde jeg mørkt hår og mørk bart og røkte pipe. Senere la jeg pipa på hylla og ble gråere og gråere. Tegningene har noen surrealistiske innslag med enkelte elementer som går igjen i boken: 1) tyske bokkpølser, 2) to polarharer, 3) en stripet lue strikket av forfatterens mor, og 4) lyserøde kordfløyelsbusker. Boken har også en rekke referanser til musikk som jeg var opptatt av gjennom denne perioden.

Tautrekking med en isbjørn

Barentshavet, 31. juli 1980. I tre måneder var vi med på den svenske YMER-80-ekspedisjonen mellom Nordøstgrønland og Frans Josef Land. Vi skulle sette merker på isbjørnene for å se hvor de vandret hen. På første del av turen arbeidet vi sammen med tre nordmenn: Thor, Rasmus og Jørn. Med et gevær skjøt vi en pil i isbjørnene. I pilen var det et sovemiddel, som fikk isbjørnene til å sove, slik at vi kunne sette merker på dem. En gang hoppet en isbjørn i vannet før den sovnet. Hvis den sovnet i vannet ville den drukne, så vi løp raskt bort og kastet en lasso rundt halsen på den, så vi kunne trekke den opp på isen. Men isbjørnen var ganske våken og ville ikke opp til oss. Så vi måtte trekke tau med den i lang tid. Men isbjørnen var alt, alt for sterk til at vi kunne vinne, inntil den til slutt sovnet og vi kunne trekke den opp på isen. Alle på YMER sto og så på "skuespillet"; og da vi kom om bord igjen var det flere som sa til oss at det var synd på bjørnen.



Fra venstre: Ozzy, bestefar, Rasmus Hansson (Oslo), Thor Larsen (Oslo), Jørn Thomassen (Trondheim), Rosa Jo, harene Juulut og Ujaraq og bjørn nr. 16. Thor var leder for isbjørnforskerne om bord og skulle derfor hver dag presis på klokkeslettet spise middag ved admiralens bord. Thor er med jakke og slips, fordi han måtte forlate den fine middagen for å hjelpe til.

På pølsefest med kongen

Nord for Svalbard, 20. august 1980. Den svenske kongen Carl XVI Gustaf var om bord på YMER noen dager i august. Han var også med ut for å merke isbjørn den 19. august. Dagen etter inviterte han oss – og flere såkalte "vanlige" folk til lunsj i admiralens salong.

> Utdrag av bestefars dagbok*: "20. august. Til lunch [frokost] med kongen.Talte med ham om bjørne. Virkede rimeligt afslappet. Menu: Stegt bajersk pølse og kartoffelmos. Ellers på vej sydpå mod Kinnvika i Hinlopen [Strædet] igen."*

Bestefar og kongen snakket mest om isbjørner, men kongen spurte også om hvilket dyr det er som suger saft av bladlus og blir fulle. Bestefar svarte: "*Myrer*", eller kanskje snarere på svensk "*Myror*", for det virket som om kongen ikke var så god til å forstå dansk. Kongen var iført t-skjorte, mens offiserene var i sine



Foran fra venstre: Rosa Jo, bestefar, Ozzy. Øverst fra venstre: Kongens adjutant, kong Carl XVI Gustaf (f. 1946). På veggen henger det et offisielt foto av kongen. Den daværende pensjonerte admiral Bengt Lundvall (1915–2010), som ledet den vitenskapelige YMER-ekspedisjonen. ABBA er en meget kjent svensk sanggruppe (især aktive 1972–1982). Pink Floyd var et kjent engelsk rockeband (1965–2014). På YMER gikk bestefar og hans norske kammerater og skrålte "All in all, you're just another brick in the wall» («alt i alt er du bare en av steinene i muren"). Albumet "The Wall" (1979).

peneste uniformer. YMER var nemlig en del av den svenske marinen.

YMER var Sveriges største isbryter på 10 000 tonn og hadde 22 000 hestekrefters motorer. Den var 105 m lang og 25 m høy over vannet. Skipet var oppkalt etter jotnen Ymer. I den norrøne mytologi var jotnene overnaturlige vesner, som ofte lagde bråk. De var ville av natur, men kunne være både gode og onde. Ymer var den første jotnen, og da han døde ble Jorden skapt av hans kropp.

Siste bjørn

Nordvestgrønland, 2009–2013. I årene 2009–2013 fanget vi over 100 isbjørner i Nordvestgrønland – ute i drivisen opp til 150 km fra land, og på fjordisen. Tegningen viser oss i Mellvillebukta med en bedøvd isbjørn, som Ozzy får lov til å ri på. Nå lever vi så sundt, at vi aldri mer spiser bokkpølser, men masse gulerøtter. Bestefar har fått litt vondt i knærne, og Øystein og Kristin må derfor gjøre det meste av arbeidet. Polarharene Juulut og Ujaraq er også blitt eldre og går litt dårligere. Ravnene var også glade i gulerøtter.



Fra venstre: Bestefar, Øystein Wiig (Norge. Øystein og bestefar har merket isbjørner i Vest- og Østgrønland mange ganger siden 1993), Juulut og Ujaraq, Ozzy, Kristin Laidre (USA. Kristin begynte å merke isbjørner sammen med oss i 2009, og vi merket mange bjørner sammen inntil 2013, da bestefar sluttet med isbjørnfangst, og Kristin overtok denne jobben med stor suksess), Rosa Jo, helikopterpilot (vi har fløyet med mange dyktige piloter, men i 2009–2013 var det de fremragende pilotene Sebastian Holst fra Sverige og Geir Akse fra Norge). Noen unge harer kikker nysgjerrig på oss.

Dresselhuys og de nederlandske kullgruvene på Svalbard

Av Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har gjennom to tiår forsket på dyrelivet på Svalbard for Norsk Polarinstitutt. Han arbeidet i mange år som naturvernrådgiver hos Sysselmannen og deretter med biologi i Norges forskningsråd, men er i dag pensjonist. Han er medlem av redaksjonskomiteen til Polarboken.

Første verdenskrig fikk enorme konsekvenser for de krigførende partene, men også nøytrale land ble sterkt berørt. Dette på grunn av handelsblokader og sterke svingninger i priser på varer. Ennå levde industri- og transportsektoren i dampmaskinenes tidsalder. Petroleum hadde gjort sitt inntog, men i hovedsak trengte landene kull. Jernbanene brukte damplokomotiver, handelsflåten i stor grad dampskip, store deler av industrien hadde dampkraft og kull og koks var en viktig varmekilde i vanlige hjem.

Den internasjonal kullhandelen ble sterkt berørt som følge av krigen. De dominerende kulleksportørene til Nord-Europa på den tiden var Storbritannia og Tyskland. Britene, som under krigen trengte mer kull til innenlands konsum, innførte handelsrestriksjoner på kull og blokade av tysk kulleksport. Derfor steg prisen på kull på verdensmarkedet, hvilket var problematisk for små nøytrale land som Norge og Nederland. Mellom 1913 og 1918 ble britisk kulleksport nesten halvert.

I Norge økte interessen for å sikre seg kull fra Svalbard, som på den tiden var et ingenmannsland. Mange kullselskaper ble startet, eller kjøpt opp, av norske grupperinger i løpet av krigsårene. De mest kjente av disse er i dag Kings Bay Kul Compani A/S i Ny-Ålesund og Store Norske Spitsbergen Kulkompani A/S i Longyearbyen.

I Nederland økte også interessen for å sikre seg nye kullkilder selv om Nederland hadde egne kullfelt. Disse lå helt sørøst i landet i provinsen Limburg, på grensen til de to krigførende landene Tyskland og Belgia, og produserte mindre mengder kull, dvs. i størrelsesorden 3–4 millioner tonn. I tillegg hadde Nederland tilgang til enorme mengder kull i kolonien Nederlandsk Østindia (dagens Indonesia), men transportkostnadene var for store til at dette kunne avhjelpe situasjonen i Europa.

Før 1920 kunne interessenter fra mange land på Svalbard-øygruppen sikre seg tilgang til ulike naturressurser. Dette ble gjort ved å okkupere landområder på privat vegne og melde inn okkupasjonen til sitt eget lands utenriksdepartement. Alternativt kunne man kjøpe områder som andre hadde okkupert. Ordningen førte til delvis kaotiske tilstander med overlappende okkupasjonsområder. Systemet med okkupasjoner opphørte med Svalbardtraktaten i 1920[1]. Nederlandske interessenter

1. Se for øvrig artikkelen om Davishamna i denne utgaven av Polarboken for detaljer.

var opptatt av å sikre seg tilgang til kull på Svalbard. Dette gjorde de derfor ved å kjøpe seg inn i eksisterende kullgruveokkupasjoner. Hoel (1966) beskriver i detalj om historikken til de ulike gruveselskapene på Svalbard og ressurskampen der. Her vil jeg derfor fokusere mer på mannen som stod bak den nederlandske aktiviteten og selskapene han skapte.

Hendrik Hermann Dresselhuys

Blant nederlenderne var det særlig én person som var selve drivkraften i satsingen på Svalbard. Det var ingeniør og skipsreder Hendrik Hermann Dresselhuys (1886–1956). Han var deleier i det Rotterdam-baserte rederiet N.V. Van der Eb & Dresselhuys' Scheepvaart Maatschappij (Van der Eb & Dresselhuys Shipping Selskap AS). Han skaffet til veie kapital og bygde opp N. V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie (forkortet: NeSpiCo), det nederlandske kullgruveselskapet på Svalbard. Dresselhuys bygde først opp en gruve som het Rijpsburg, oppkalte etter den hollandske navigatøren og kapteinen Jan Cornelisz Rijp, og deretter den nederlandske kullgruvebosetningen som fikk navnet Barentsburg etter den frisisk-nederlandske sjøfareren Willem Barentsz. Dresselhuys var svært opptatt av å få til denne gruvedriften og besøkte gruvesamfunnet flere ganger. Han overvintret selv i Barentsburg med kone og to barn i 1924–1925 for å sette seg godt inn i hvordan arktisk gruvedrift fungerte.



Hendrik Hermann Dresselhuys. Årstall ukjent. (Kilde: Kauw 2007).

Kulgruvekompaniet Isefjord blir til Rijpsburg

Den 5. februar 1920 kjøpte forretningsmannen Carl Herman Jensen alle eiendommene til Kulgruvekompaniet Isefjord på Svalbard for 125 000 kr (tilsvarer 2,8 millioner kroner i 2022). Dette omfattet områder ved Adventfjorden, på Bohemanflya og på vestsiden av Grønfjorden, strekninger rundt Ekmanfjorden og Dicksonfjorden samt et felt som strakte seg fra Billefjorden over til Storfjorden. Den 3. mars samme år dannet Jensen et nytt selskap som fikk navnet A/S Isefjord Kulkompani. Dette selskapet hadde 250 aksjer hver pålydende 1000 kr. Styret i dette aksjeselskapet bestod av Jensen og en annen nordmann i tillegg til en tysk gruvedirektør og førnevnte H.H. Dresselhuys fra Nederland. Det var nederlendere som hadde aksjemajoriteten i selskapet.

Sommeren 1920 seilte *SS Mont Cenis*, ett av skipene til Dresselhuys rederi, til



Rijpsburg, den nederlandske kullgruven på Bohemanneset i 1920. Legg merke til det nederlandske flagget som vaier over bebyggelsen. (Foto: Adolf Hoel, Norsk Polarinstitutt).

Svalbard med utstyr og mannskaper. De hadde med materialer til å sette opp brakker og vinterhus. Drøyt femti tyske gruvearbeidere fulgte også med. Formålet var å kartlegge de eiendommene A/S Isefjord Kulkompani hadde sikret seg. Kartleggingen av alle eiendommene viste seg vanskelig på grunn av topografien på vestsiden av Grønfjorden og at eiendomsretten til det svært lovende området ved Adventfjorden ble bestridt av Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Det endte derfor med at ekspedisjonen satte i land bygningene og arbeidere på Bohemanneset. Her lå kullet, som riktignok var av lav kvalitet, helt oppe i dagen og kunne utvinnes forholdsvis lettvint. Problemet var imidlertid at det ikke var noen havn og farvannet var svært langgrunt. Kullet ville derfor måtte fraktes ut til ventende skip med lektere. På Bohemanneset satte de opp husene og etterlot et arbeidslag av 14 gruvearbeidere samt den erfarne norske fangstmannen Daniel Nøis. Den lille bosetningen ble døpt Rijpsburg. I løpet av vinteren brøt de 4000 tonn kull som de ikke klarte å skipe ut. Sommeren 1921 ga nederlenderne opp driften i Rijpsburg og flyttet flere av husene til den neste gruvesatsingen som ble til – Barentsburg.

Barentsburg blir til

A/S Isefjord Kulkompani hadde sikret seg store områder på Spitsbergen, men feltarbeidet i 1920 og satsingen i Rijpsburg hadde vist at de måtte sikre seg rikere kullforekomster og ikke minst områder med gode havnemuligheter. De hadde en eiendom på vestsiden av Grønfjorden, men på østsiden av fjorden var det rike kull-leier av høykvalitetskull. Derfor besluttet A/S Isefjord Kulkompani seg for å forsøke å få innpass her. Problemet var at hele østsiden alt var okkupert. Den nordlige delen, fra den norske radiosta-

sjonen på Finneset i sør til Colesdalen i nordøst, tilhørte på dette tidspunktet et russisk selskap, A/S De Russiske Kulfelter Green Harbour, mens den sørlige delen tilhørte Store Norske som nektet å selge sine områder til A/S Isefjord Kulkompani. Følgelig måtte Dresselhuys forhandle med russerne. Det endte med at Dresselhuys 30. november 1920 kjøpte ut russerne for 5,25 millioner kroner (tilsvarer 117 millioner kroner i 2022). Med på kjøpet fulgte foruten selve eiendommen og gruven også all infrastruktur og lager med utvunnet kull. To måneder senere, 20. januar 1921, overdro Dresselhuys eiendommen til et nystiftet nederlandsk selskap N.V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie (NeSpiCo) og med dette var de ambisiøse nederlandske planene for kulldrift på Svalbard i gang for alvor.

Kjøpet av A/S De Russiske Kulfelter Green Harbour ble gjennomført midt på vinteren, altså på en tid da transport til og fra Grønfjorden ikke var mulig. Derfor fortsatte folkene som overvintret for det russiske selskapet å arbeide med kullutvinning frem til de kunne skiftes ut med NeSpiCos egne folk i mai 1921. Da kom 165 tyske og norske arbeidere opp og overtok. De skulle i tillegg til å fortsette gruvedriften også bygge ut anlegget. Dresselhuys kom selv opp denne sommeren for å sette seg bedre inn i driften og oppbyggingen av anlegget.

Prioriterte oppgaver var da å utbygge infrastrukturen med tanke på mye større kulldrift enn den som hittil hadde vært. Målet var å utvinne og eksportere 500 000 tonn kull i året. Derfor ble det bygget ut et nytt elektrisk kraftverk, lasteanlegget ble



Barentsburg om vinteren før den store utbyggingen fant sted. Legg merke til gruvetippen med togvogner i forkant av bildet. Det store mørke huset rett nedenfor tippen mot fjorden er administrasjonsbygget til gruveselskapet NeSpiCo. Huset like bak og til høyre er sykehuset. Det sterke lyset i bebyggelsen til venstre skjuler funksjonærmessa Casino. Fotograf er ukjent, bildet er tatt i perioden 1921–1923. (Kilde: Svalbard Museum).

utbedret og kaianlegget utvidet. Kabelbanen fra gruven til kaia ble forlenget og det ble bygget en lagerbygning for kull. Flere nybygg ble også reist. Disse innbefattet sykehus, bolighus, flere badehus og en spisebrakke. I de påfølgende årene ble infrastrukturen stadig bygget ut og oppgradert. Det største prosjektet var å lage en stor kull-lagerplass i betong i skrenten nede ved sjøen og et moderne kullutskipningsanlegg.

Sommeren 1923 endret NeSpiCo navnet på gruvesamfunnet fra Green Harbour til Barentsburg i henhold til selskapets årsberetning 1923–1924 (Anonym 1924).

Hvordan nederlenderne endret Barentsburg

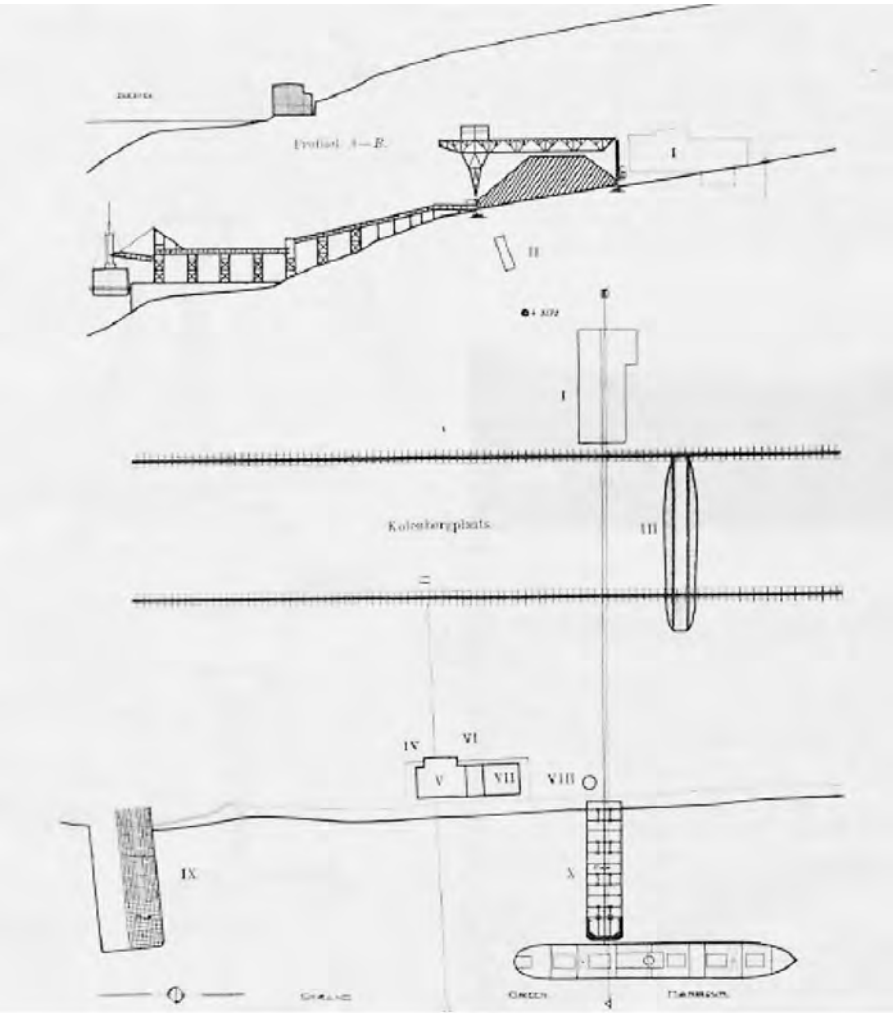
Det nederlandske gruvesamfunnet ble i 1932 solgt til et sovjetisk selskap, og det meste av den nederlandske bygningsmassen ble ødelagt under andre verdenskrig. Følgelig er de fleste spor etter nederlenderne borte i dag. Jeg vil derfor gjennom utstrakt billedbruk prøve å vise litt av hvordan den tids bosetning så ut. I dag er det mest fremtredende gjenværende minnet om nederlenderne den enorme kull-lagringsplassen i betong, Svalbards største faste kulturminne.



Barentsburg ligger flott plassert på en vestvendt li ned mot Grønfjorden, med utsikt mot munningen av Isfjorden. Bildet er tatt i juni 1926, fotograf Vermeer. (Kilde: Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen, nr. 10-12-2).



Direktørboligen i Barentsburg i 1926. Bygningen lå litt for seg selv nord i bebyggelsen. Huset hadde to innganger og flere leiligheter. Dørene er på baksiden. Se også bildet av hundespannet lenger ute i artikkelen, der husets beliggenhet er synlig. (Foto: Sigurd Andreas Rasmussen/ Svalbard Museum).



Illustrasjon fra 1925 som viser gruve- og kaianlegg i Barentsburg. Øverst er et horisontalt bilde som viser kull-lager og kull-lastebro og med transportbånd ned til et skip som laster kull. Nederste del av tegning er sett ovenfra og viser sjeideverket (I), gruveinngangen (II), kull-lagerplass med lastebro (III), bygninger merket IV- VII er: elektrisk sentral, maskinhus, pumpehus og kjelehus. VIII er et kull-lager til fyring som rommer 150 tonn. Venstre kai merket IX er kai med lagerskur. Høyre kai merket X er lastekai for kull. (Kilde: van Lier 1925).



Kaianlegg Barentsburg 1926. Lastebroen, kull-lagerplassen og sjeideverket dominerer bildet. Det hvite bygget som ligger tilbaketrukket til venstre for lastebroen er direktørboligen. Til venstre ved fjorden er kai med lagerskur. Midt på bildet ved fjorden er elektrisk sentral, maskinhus, pumpehus, kjelehus og lager med fyringskull. (Foto: Sigurd Andreas Rasmussen/ Svalbard Museum)



Barentsburg etter at det nye kull-lageret og kai-anlegget er kommet på plass. Den nye lastebroen for kull dominerer bildet. Den store bygningen er sjeideverket som skiller ut kullet fra steinmassene, rangeringsplass og gruveinngang. Fjellet Alkhornet, på nordsiden av munningen til Isfjorden, ses øverst til høyre. Presist årstall ukjent, men er trolig tatt i perioden 1925–1928. (Foto: Bernard Alewijnse, Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen, nr. 10-13-1).



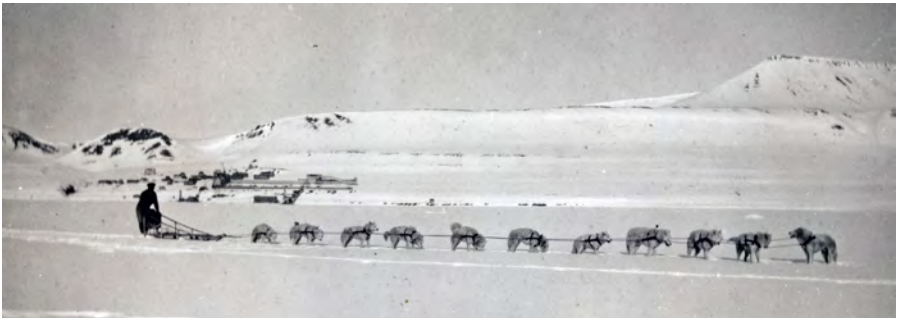
Direktørbolig med Barentsburg i bakgrunnen. Legg merke til det nederlandske flagget på boligen. Ukjent fotograf og årstall, men siden lastekranen er synlig er bildet trolig fra 1925–1927. (Kilde: Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen nr. 10-53)

Avviklingen av nederlandsk Barentsburg

Utbyggingen av Barentsburg ble dyrere og tok lengre tid enn planlagt. Utgiftene økte derfor og inntektene ble lavere enn forventet. Det siste skyldes spesielt to forhold. Kullproduksjonen var langt mindre enn forutsatt og kullprisene på verdensmarkedet falt dramatisk i årene etter krigen. I tillegg fikk NeSpiCos bankforbindelse i Nederland store økonomiske problemer. Det resulterte i at Dresselhuys forsøkte å få inn andre investorer: nederlandske og britiske banker, norske firmaer og den norske stat. Han fikk til noen kortvarige løsninger og en restrukturering av selskapet, men intet skikkelig økonomisk

Tabellen gir et inntrykk av hvordan den nederlandske gruvedriften i Barentsburg utviklet seg i årene etter oppstarten. De siste årene var det ingen kulldrift, bare anleggsarbeidere, vedlikeholds-mannskaper og til slutt bare vaktmannskaper.

År	**1921–22**	**1922–23**	**1923–24**	**1924–25**	**1925–26**	**1926–27**
Vinter-mannskap	232	187	330	398	32	3
Produksjon (i tonn)	34 000	28 000	65 000	48 000	0	0



Vinterbilde av hundespann på fjordisen foran Barentsburg. Direktørboligen ses så vidt like over hodet til hundekjøreren. Lastebroen, sjeideverket, kull-lageret og kull-kaia er godt synlig. Nederlenderne brukte ofte hundespann til transport i perioder da skip ikke klarte å forsere fjordisen og måtte losse langs iskanten. Det er ukjent fotograf og uklart når bildet er tatt, men det er i perioden 1925–1932. Historien til en nederlandsk hundekjører ble beskrevet i Polarboken 2021–2022 side 124–129. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

gjennombrudd. Den norske regjeringen ble kontaktet i flere omganger, men de avviste å bidra til en løsning. Til slutt var eneste interessent et sovjetisk statlig gruveselskap, Trust Arktikugol, og det endte med et salg til sovjeterne i 1932.

Kjøpesummen som Trust Arktikugol måtte ut med for gruven i Barentsburg med all infrastruktur og innhold var på totalt 3 576 802 kr (verdi ca. 157 millioner kroner i 2022). Summen var egentlig 2 812 500 kr i 1932 (verdi ca. 123 millioner kroner i 2022), resten var renter. Summen skulle betales i ni årlige rater fra juli 1933 til juli 1941. Etter hvert som de årlige ratene ble innbetalt ble midlene gitt videre til aksjonærene. Som følge av andre verdenskrig ble den siste raten ikke betalt. Ved hver slik ratebetaling ble aksjebrevene i NeSpiCo påstemplet hvor mye hver aksje fikk refundert, og pålydende nedskrevet tilsvarende. Derfor ble selve aksjebrevene etter hvert nærmest dekket med stempler. NeSpiCo ble avviklet som aksjeselskap i 1948. Hendrik H. Dresselhuys døde etter lengre tids sykdom i mai 1956 i Den Haag. Han ble 70 år gammel.

Den norske stat fikk flere tilbud om å kjøpe ut de nederlandske investorene, men var ikke interessert. I ettertid innså man at dette var en feil avgjørelse, og Svalbards mest moderne gruve kom i stedet på sovjetiske hender. Den norske stat tok lærdom av dette har deretter kjøpt opp alle gruver og traktateiendommer som har vært til salgs for å hindre at andre land skulle få fotfeste. Sist dette skjedde var i 2017 da den privateide norske eiendommen Austre Adventfjord nær Longyearbyen, ble kjøpt opp.

Hvordan var livet i Barentsburg?

Den nederlandske bosetningen utviklet seg etter hvert til å bli den mest moderne gruven på Svalbard. De hadde likevel enkelte mindre arbeidskonflikter som ble løst ganske fort. Dresselhuys ble intervjuet av Aftenposten i Oslo da han var på vei fra overvintringen på Svalbard


NAAMLOOZE VENNOOTSCHAP
NEDERLANDSCHE SPITSBERGEN COMPAGNIE
GEVESTIGD TE ROTTERDAM.
BEWIJS VAN TWINTIG AANDEELEN
VIJFTIG GULDEN
AAN TOONDER
ROTTERDAM, December 1926.

Aksjebrev fra Nederlandsche Spitsbergen Compagnie (NeSpiCo) med stempler som viser at pålydende er blitt nedjustert sju ganger. (Kilde: T. Kjærnet).

til Amsterdam 31. mars 1925 og forteller litt om livet i Barentsburg. Selv om fremstillingen hans neppe er å betrakte som objektiv, belyser den likevel litt om hvordan det var å bo og jobbe i Barentsburg. Derfor gjengir jeg deler av intervjuet her.

Om gruvedriften:

--- "*Vårt selskap har en aktiekapital av 5 millioner gylden og en preferansekapital paa 3 mill. sa direktøren. Vore kulgruber har en mæktighet av 90 cm. til 1.6 meter og fortsætter under en ganske svak heldingsvinkel indover i fjeldet. Mundingen av grubene ligger bare 52 meter over havflaten og bare 300 meter fra bryggen. Dette indskrænker transporten og er derfor en stor fordel.*"

"*Vi holder nu paa med at bygge gallerier ind i fjeldet og forbinder disse med tvergallerier, alt sammen egentlig kun forberedende arbeider for – naar vi kommer i fuld gang – at kunne drive grubene paa en fuldt rationel maate med minst mulig arbeide og utgifter. Vore gallerier med tver-gallerier har nu en længde av 8000 meter. Som drivkraft har vi en elektrisk kraftstation, som leverer 2000 hk. Vi har iaar utvundet 68,000 ton og vil, naar alt er kommet i orden og driften begynder for fuld kraft, antagelig fra oktober iaar, kunne produsere 360-400,000 ton aarlig.*"

Om hverdagslivet:

--- "*Der er omkring grubene vokset op en hel by, Barentsburg kaldet, efter den hollandske opdagelsesreisende. I byen bor der 400 indbyggere, der er butikker, kontorer og kinomatografteater. Direktørboligen ligger i utkanten av byen. Vi benytter hovedsagelig norske arbeidere, men ogsaa en del tyskere. Utenfor grubene arbeides der i 12 timer, men i grubene i 8 timer, i skift. Det utføres som akkordarbeide, hvorfor der betales fra 6-6,65 pr. ton. En mand kan da tjene op til 30 kroner pr. dag. Man maa si, at arbeidsforholdene i grubene er gode. Der er ikke noget vand, kulde eller gas der. Sundhetstilstanden har hele tiden været utmerket. Der utbetales arbeiderne 60 pct. av lønnen, resten holdes igjen og utbetales først i Tromsø ved avmønstringen.*"

--- "*Vi har praktisk talt aldrig nogen trouble med arbeiderne. Husk paa, de er ikke reist derop for andet end at arbeide. Faktisk talt har jeg ikke hat anden trouble med dem end at holde dem fra at arbeide! Jeg tillot dem nemlig ikke*



Den pent kledde herren på bildet er trolig Hendrik Herman Dresselhuys i Green Harbour/Barentsburg. Ukjent fotograf og årstall, men sannsynligvis sommeren 1920, 1921 eller 1924 da vi vet han var på stedet. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

at arbeide om søndagen og dette vakte misnøie. Hvis der skulde hænde nogen uregelmæssigheter, saa straffes dette med bøter, men det hænder yderst sjelden. Jeg liker svært godt de norske arbeidere. Jeg sier ikke dette for å smigre. De kommer ind, sætter sig og snakker med mig om familieforhold, kone og barn o.s.v., som med en husfar. Tysk disciplin passer ikke her; det er helt imot folkelynnet."

--- "*Vi driver selvfølgelig skiløping i stor utstrækning og gaar flere skiløp deroppe. Av vildt er der ikke meget, baade ren og isbjørn blir mere og mere sjelden. Nogen ryper findes der, men de spiller ingen rolle for ernæringen.*"

Aftenposten spør: Er det vanskelig å skaffe arbeidere der oppe?

--- "*God gracious no. The difficulty is to keep them off. Det hænder meget ofte, at folk i flokkevis reiser op paa maafaa og søker arbeide. Det har også hændt at nogen av disse, som ikke har faat arbeide, er blit igjen og har levet skjult i lengere tid som stowaways.*"

--- "*Mange foretrekker vinteren fremfor sommeren, fordi arbeidet da gaar mere regelmessig. Om sommeren er der et saant forfærdelig jag, skiber kommer og skal losses og lastes i et minimum av tid. Kul skal skibes og proviant og andet utlosses.*"

Om klimaet:

--- "*I vinter har der været enestaaende varmt. Vi har ikke hat lavere temperatur end -24 C., mens den ellers kan gaa ned til -40 º. Jeg reiste fra Spitsbergen den 11te mars iaar, en usedvanlig tidlig tid. En ren rekord. Der laa da en hel del is paa havet utenfor Isfjordens munding, det var likesom kanal bak kanal med sort vand i en lang række med iskors imellem. Vinden var sydøstlig og drev den 60 cm. tykke is ind mot land. Hobby, den samme skute, som skal frakte Amundsens maskiner – den er på 160 ton – er en god isskute, men den tredje dag blev vi allikevel drevet tilbake til Green Harbour, hvor vi tok ind friskt vand og telegraferte. Saa drog vi ut igjen og slap nu heldig igjennem.*"

Om norsk styring av Svalbard:

Aftenposten: "*Vi omtalte, at det endnu ikke er avgjort under hvilket av de to nordligste amter, Troms eller Finmark fylke, administrationen av øgruppen skal ligge.*"

--- "*Ja dette spørsmaal er jo selvfølgelig et helt indre norsk anliggende. Men naar De spør like ut om min rent personlige mening, saa vil jeg bemerke, at de fleste skiber, som kommer fra Spitsbergen, gaar indom Tromsø. Der avmønstres og paamønstres folkene og der har de fleste Spitsbergen-kompanier sine kontorer.*"

Andres inntrykk av Barentsburg

Ovenfor har Dresselhuys beskrevet sine inntrykk av Barentsburg. For å få et mer uhildet inntrykk kan det imidlertid være lurt å supplere disse med andre personers beretninger fra dette nederlandske gruvesamfunnet. Det kan være naturlig å begynne med Sjef van Dongen (1906–1973).

Faren til Sjef van Dongen fikk jobb som funksjonær i NeSpiCo i Barentsburg. Hele familien, dvs. begge foreldrene, Sjef (hans fulle navn var Josephus Maria Andreas Cornelius van Dongen), to søstre og to brødre, flyttet til Barentsburg høsten 1923. Familien bodde der i tre år og dro ned sommeren 1926 da gruvedriften ble avviklet. Sjef ble igjen og var en av tre personer som utgjorde vaktmannskapet for NeSpiCo i Barentsburg. Han bodde der i tre vintere til sommeren 1928. Som følge av at han deltok i redningsaksjonen etter Nobile er han trolig Barentsburgs mest kjente innbygger[2]. Han har skrevet to bøker om svalbardlivet sitt. Den ene er en bok for ungdom, mens hovedverket hans er bestselgeren "*Vijf jaar in ijs en sneeuw* – Fem år i is og snø" fra 1929. I den beskriver han en god del om livet i Barentsburg. Informasjonen om forholdene beskrevet nedenfor er delvis hentet fra boken.

Supplerende informasjon om livet i Barentsburg er hentet fra den medisinske forskeren A. Kouman som i 1926 tilbrakte ni dager i Barentsburg for utføre en medisinsk studie av blodparametere hos de som bodde i det nederlandske gruvesamfunnet. I den forbindelse oppgir han en del detaljer om hverdagslivet der, og i tillegg har flere norske avisartikler utdypet livet



Sjef van Dongen, 1928. (Foto: Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen nr. 2-24).

i Barentsburg. Det synes som om spesielt alkoholreglene var av interesse hos et tørrlagt norsk publikum.

Barentsburg var det største og mest moderne gruvesamfunnet på Spitsbergen. Før avviklingen av gruvedriften jobbet ca. 500 mennesker der. Beboerne bestod for det meste av nederlendere, tyskere og nordmenn samt en del andre nasjonaliteter litt avhengig av sesong og hvilket yrke det var behov for. Hovedspråket i Barentsburg var norsk, ikke bare fordi de var i et område som tilhørte Norge, men også fordi flertallet av innbyggerne var nordmenn.

Det var et sykehus med 12 senger, apotek, laboratorium og operasjonssal. Foruten lege hadde det to sykepleiere og en diakon. Helsetilstanden i det isolerte samfunnet var generelt god, men det var en del mer eller mindre alvorlige skader fra gruvedriften og anleggsarbeidet. Det var lite smitte bortsett fra når båter kom innom fra utenverden. Da kunne man få

2. Se Polarboken 2021-2022, s. 124–129.

sykdommer som for eksempel influensa, som på den tiden ikke var noen spøk, jfr. spanskesyken 1917–1920. På Svalbard er det registrert at 11 personer døde av denne influensalignende sykdommen, men dette var før den nederlandske gruvedriften startet

Bedriftslegen i NeSpiCo, tyskeren Otto Abs, var en engasjert lege og publiserte flere medisinske studier om helsesituasjonen i Barentsburg og på Svalbard. Tre av disse ble publisert i tidsskriftet til Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser – forløperen til Norsk Polarinstitutt.

Folk som døde i Barentsburg som følge av sykdom eller ulykker ble ikke gravlagt der. Likene ble oppbevart i en kald gruve inntil det kom en båt som kunne ta kisten med avdøde ned til hjemlandet. Begravelsesseremonier fant sted i Casino (funksjonærbolig og messe).

Kommunikasjon:
Barentsburg hadde et utbygd telefonsystem, ikke bare mellom alle husene, men også til den norske radiostasjonen Spitsbergen Radio på Finneset, som lå fem km lenger sør i fjorden. I tillegg var det eget postkontor.

Hus:
Husene var bygd på peler, men hadde grunnmurer av betong. Husene hadde kledning av tre, og doble vegger som var fylt med isolerende materialer.

Lys og oppvarming:
Et stort kraftverk ga lys og strøm til maskinene. Alle hus hadde elektrisk belysning. Det var sentralvarme til alle de store husene slik som arbeidermessa, de fire store arbeiderforlegningene, sykehuset, funksjonærmessa, direktørens bolig, badehusene, det sentrale mat- og kleslageret og fjøset. De mindre boligbusene for gifte funksjonærer med familie hadde kullfyrte kakkelovner.

Vann:
Tilgang på ferskvann kunne være et pro-



Sykehuset i Barentsburg i 1924, fotograf ukjent. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).



Lege Otto Abs (med briller) i virksomhet i det som sannsynligvis var laboratoriet på Barentsburg sykehus. Abs var lege i Barentsburg i årene 1921–1926 og bildet må være tatt i den perioden. (Foto: Bernard Alewijnse/Svalbard Museum).

blem. Hvert hus var utstyrt med smeltekjeler slik at de kunne smelte snø til eget bruk. Før frosten satte inn brukte man bekker i området som vannkilde. Før det var rennende ferskvann om våren samlet man i perioder også breis til å smelte. Vannproblemet ble etter hvert løst ved at man gjennom et makeskifte med Arthur S. Lewin, som var grunneier på vestsiden av Grønfjorden, fikk sikret et område nordover langs elva fra Kongressvatnet. Dette ble senere utvidet til også å inkludere Stemmevatnet. Så bygget man et dieseldrevet pumpeanlegg og i tillegg en evaporator for å kunne lage ferskvann av sjøvann. Det varme ferskvannet ble under høyt trykk pumpet gjennom vannledning tvers over fjorden til en sentral i Barentsburg og spredd videre til bebyggelsen. Til godt drikkevann importerte man også mye norsk mineralvann som ble oppbevart i matlageret.

Bad og klesvask:

På grunn av problemene med vannforsyning var det kun direktørboligen og sykehuset som hadde bad. I stedet var det felles badehus med sentralvarme og adskilte dusjer for arbeidere, funksjonærer og kvinner. Av samme grunn var det et felles vaskeri der en egen ansatt dame utførte hele bosetningens klesvask. Hun hadde elektrisk vaskemaskin og tørkemaskin.

WC-dass:

Hvert hus hadde egen dass. Avføringen ble samlet i tønner som med jevne mellomrom ble hentet og tømt. Tømmestedet var en fjellkløft utenfor byen. Kløften hadde en stor bekk som skylte avføringen, og alt annet søppelavfall fra Barentsburg som også ble dumpet der, ned i fjorden. Om vinteren når bekken ikke rant bygde det seg opp et avfallsberg som delvis var dekket med snø. Sammen med de lave

temperaturene gjorde dette at avfallet ikke utgjorde et hygienisk problem for gruvesamfunnet frem til snøsmeltingen og bekken igjen begynte å renne.

Bolig og måltider:

Funksjonærene som hadde familiene sine med bodde i pent innredete små hus der kona hadde ansvar for å ordne egne måltider. Enslige funksjonærer bodde i funksjonærforlegningen Casino og hadde hvert sitt kombinerte sove- og oppholdsrom. Det var felles spisesal og salong. En profesjonell kokk sørget for maten og kona hans ordnet med husholdning og renhold på forlegningen. Måltidene var de samme som for arbeiderne, og ingrediensene stort sett det samme, men for funksjonærene var maten gjerne mer innholdsrik. Casino hadde biljardbord, piano og grammofoner som man kunne danse til. Folk bodde der sammen som en stor familie. Når det var store høytider holdt selskapet jevnlig en fest for funksjonærene med familier på Casino.

Bare ugifte/enslige arbeidere fikk ansettelse hos NeSpiCo. Disse bodde på firemannsrom i til sammen fire store forlegningsbrakker. De hadde tilgang til en stor messe som var forbundet med et stort kjøkken. Kjøkkenbetjeningen sørget for maten. Spisetider var som følger: Om morgenen 0545 før arbeidet startet ble det servert brødmat og kaffe. Selve frokosten ble servert klokken 0900 og bestod av brød, margarin, ost, grøt og havregryn. Middag ble servert klokken 1300 og bestod alltid av suppe, kjøtt, grønnsaker og poteter og dessert. Det var ikke restriksjoner på porsjonene. Etter arbeidstid kl. 1800 ble det servert aftensmat som gjerne bestod av grøt, brødmat, margarin, ost, syltetøy, kaldt kjøtt, te og kaffe.

Mat:

Fersk melk var lite tilgjengelig, men sukkerfri boksemelk var tilgjengelig til matlagning og til bruk i te og kaffe. Det var fast ansatt baker og eget bakeri som hadde moderne elektriske bakerovner. Det var et eget temperert matlager der bl.a. poteter ble oppbevart. Det var beregnet 500 g potet per mann og dag. Foruten å være en viktig del av kostholdet ble daglig inntak av potet ansett som et godt middel mot skjørbuk. Grønnsaker ble fraktet opp ved hver transportmulighet, men om vinteren måtte man belage seg på eget grønnsakslager. Det hadde en beregnet levetid på tre måneder. Når disse



Vinterbilde av Barentsburg tatt fra tippen på den gamle gruven. Sammenlign med det tredje bildet i denne artikkelen. Dette bildet ble brukt til postkort. Huset i forgrunnen er kontorbygget til gruveselskapet NeSpiCo. Det lave bygget rett bak til høyre er sykehuset. Det store bygget som ses til venstre litt nedenfor administrasjonsbygget ble kalt Casino og er funksjonærbolig og messe. (Foto: 1921, Bernard Alewijnse/Svalbard Museum).



Arbeidernes messe i Green Harbour, senere omdøpt Barentsburg. Messen ble også brukt som kino og forsamlingshall før et nytt samfunnshus ble bygget. Foto: ukjent fotograf og årstall, men bildet er tatt i perioden 1921–1926. (Kilde: Svalbard Museum).

grønnsakene var brukt opp rundt midten av januar måtte man klare seg med ferske poteter og løk, resten var hermetikk. Byen hadde en egen gruvegang som ble brukt til oppbevaring av mat. Temperaturen i denne gruvegangen var stabil rundt minus 4–7 ^{o}C. Her ble det oppbevart kjøtt og fisk, som oftest saltbehandlet.

Husdyr:

Byen hadde et kombinert fjøs-stall-hønsehus med innlagt helelektrisk sentralvarme. Da gruvedriften pågikk hadde de okser, melkekyr, hester, griser og høns. Dette ga tilgang på begrensete mengder med fersk melk og egg, og tidvis ferskt kjøtt. Kveg og hester ble fôret med høy som ble sendt opp en gang i året. Stallene var til hestene som jobbet i gruvene. De siste to årene, da det bare var tre mann i hele tettstedet, hadde de bare en melkeku og en pensjonert hest som het *Rapp* som var veldig knyttet til folkene sine. *Rapp* var en spesialist på å åpne dører og det var vanlig, når man kom tilbake til rommet sitt etter en tids fravær, å finne våte og tørre spor av *Rapp* overalt!

Alkohol:

Da Barentsburg ble påbegynt var det alkoholforbud i Norge. Dette ble innført og avviklet gjennom folkeavstemminger i 1919 og i 1926. Derfor ble de liberale alkoholforskriftene i Barentsburg lagt merke til og kommentert i Norge og de andre norske bosetningene på Svalbard. Barentsburg hadde i motsetning til de andre gruvesamfunnene ingen hjemmebrentproduksjon. Kvotesystemet i Barentsburg var noenlunde slik det var i Longyearbyen da jeg bodde der på 1980-tallet. Hver arbeider hadde rett på å kjøpe to drammer genever, og en halv flaske øl per dag. I tillegg kunne man få ekstra større kvote i forbindelse med viktige feiringer. Kvoten var personlig,



Den pensjonerte gruvehesten Rapp *i Barentsburg.* Rapp *hadde ingen problemer med å åpne stalldøren sin og var glad i folk. Han oppsøkte gjerne boligene på jakt etter selskap. (Kilde: Fotograf og årstall ukjent, men er i perioden 1925–1932, Norsk Polarinstitutt).*

og man måtte kvitere den ut. Det var ikke anledning til å kjøpe for andre. Enkelte grupper ansatte hadde ordninger som gjorde at de kunne samle opp og ta ut kvoten en gang i uken. Brudd på kvotesystemet medførte bøter som ble donert til sykehuset. Kvotene gjaldt kun arbeidere. Direktører og høyere funksjonærer kunne kjøpe alt de ville.

Arbeidstid:
Arbeidet i gruvene var regulert, både sommer og vinter, etter treskift-systemet; hvert skift jobbet åtte timer. For de som ikke jobbet i gruven var arbeidsdagen for arbeiderne 10–11 timer, omtrent den samme som i Nederland. De som jobbet i gruven hadde akkord, det vil si at lønnen var avhengig av hvor mye kull som ble produsert, mens de som jobbet i dagen fikk 1,60 kr i timen (tilsvarer ca. 46 kr i 2022).

Sosialt/velferd:
Til å begynne med ble arbeidermessen brukt som forsamlingshus og ble på søndags kveld gjort om til kino. Etter at et eget samfunnshus ble bygget tok dette over og kinoen ble kalt Nordpolsteater. Her var bibliotek og det ble det vist film hver søndag kveld, avholdt sjakkturneringer og holdt foredrag. Aktivitetene var åpne for alle fra direktør til arbeider. I tillegg holdt de ulike sang-, turn-, musikk- og teaterforeningene sine øvelser og forestillinger her. Der var også en kantine med slappkiste hvor man kunne kjøpe sigaretter, sigarer, strømper, belter, klær, ski m.m.. Om vinteren ble det avholdt skikonkurranser og hundesledeløp. I dette gruvesamfunnet møtte man naturligvis folk av alle slag, men med litt gi og ta ble det meste bra, for alle forstod at dersom det ble streik eller bråk var det veldig lite en kan gjøre med det. De var tross alt avskåret fra verden hele vinteren fra midten av oktober til begynnelsen av juni.

Sykekasse:
Arbeiderne betalte inn en prosentandel av lønnen hver måned til sykekassen. I tillegg tilfalt alle bøter som selskapet ila arbeiderne, grunnet fyll og lignende forhold, sykekassen. I sykepenger fikk arbeiderne kr. 8,00 pr. løpende dag (tilsvarer 223 kr i 2022) og fri kost. Ved langvarig sykdom eller skade fikk man et beløp på kr 200 (tilsvarer 5600 kr i 2022).

Forholdene i gruvene:
van Dongen skriver at gruveulykker hel-



Brytestevne i arbeidermessen i Green Harbour (Barentsburg) vinteren 1921–1922. (Foto: Bernard Alewijnse/Svalbard Museum).

digvis var svært sjeldne på Spitsbergen. Det kunne også være interessant å legge til at hvis det skjedde en ulykke, ville hele gruven være stengt i 24 timer! For eksempel: Hvis en slik ulykke skjedde klokken tre, vil gruven være stengt til klokken tre neste dag. Han hevdet at det var en uskreven lov på Spitsbergen! Hvorvidt dette er en objektiv observasjon, kan sikkert diskuteres.

Bernt Eide synes å ha en annen oppfatning i stykket han skrev i Nasjonalbladet sommeren 1925. Jeg gjengir teksten her: ---"*Kullagene i de hollandske gruber ligger ikke så gunstig til for drift som f.eks. de norske gruber i Advent Bay. De norske gruber har nemlig en ren kullgang, mens derimot kullaget i de hollandske gruber er skiferblandet. Kullaget er delt i to med et skiferlag i midten. Når således det inderste kullag skytes ned, faller en del av skiferlaget ned samtidig og herved blir kullagene stenblandet. Før kullene lastes på convoyene (transportbelter) må skiferet først bortsorteres, og dette fordyrer i ikke ringe grad driften. Kullene i de nederlandske gruber er heller ikke av så fin kvalitet som de der finnes i Store Norske Spitsbergen komp.s gruber i Advent Bay.*

Når kullene er nedskutt, og skiferet borttatt, blir de lastet på convoyene, der fører dem ut til "gatene" (grubeganger) hvor de lastes på grubevognene. De blir derfra videre med en elektrisk heisbane ført opp til grubeåpningen for å styrtes i "kulltippen".

Jeg hørte mange vante grubearbeidere klage over, at de nederlandske gruber på grunn av rovdrift var i en ytterst dårlig forfatning, og at gruben var en mer en almindelig farlig kullgrube å arbeide i. Stenras fra "hengen" (grubens tak) hørte man daglig om, og der hendte i



Arbeiderbrakke i Green Harbour med det som må antas å være beboerne samlet utenfor. Ny to-etasjes arbeiderbrakke med plass til 100 mann ble bygget 1922–1923. Trolig viser bildet den gamle brakken. (Kilde: Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen nr. 10-41).

sommer flere ulykker, ved hvilke mange arbeidere blev alvorlig skadet. En arbeider blev også drept av nedstyrtende stenmasser.---"

Hvilket inntrykk hadde så nordmenn av Barentsburg?

Foruten å være opptatt av alkoholtilbudet i Barentsburg gjorde folk seg også noen tanker om dette flernasjonale samfunnet på Svalbard. Bernt Eide beskriver dette på en artig måte i avisen Nasjonalbladet sommeren 1925. Jeg gjengir teksten hans her:

"*---Ved å betrakte de folk som var møtt frem på kaien ved skibets ankomst, blev jeg straks klar over at det var folk fra forskjellige nasjoner – det så man bl.a. av klæsdrakten. Det var ikke vanskelig å utskille de skandinaviske arbeidere, deres arbeidsdrakt er jo så nogenlunde ens, men å si hvilke nasjoner de øvrige tilhørte, var ikke fullt så liketil, da deres arbeidsutstyr varierte temmelig meget.*

En del av dem var klædt i manchestertrøie, korte benklær, puttees og sixpencehue, andre derimot var klædt som yankees med gulbrune overalls, høie snørestøvler og arbeidshansker med stive manchetter, der rakk dem til albuen. En enkelt iblandt dem la jeg merke til var klædt i sort fløielsjakke og fløielsvest med skinnende blanke sølvknapper, og på hodet hadde han en grøn tyrolerhatt. Mannen selv var mørkladen, han bar ringer på fingrene og i ørene og minnet i hele sitt ydre om italienere vi er vant til å se gå omkring med en kurv på armen og falby Jesubarnet og jomfru Maria i gibs. Unektelig virket typen litt malplasert her i disse omgivelser.

Mens jeg står og betrakter mine fremtidige kolleger, nådde en ukjent lyd plutselig mine ører, den lød som hesteskotramp over trebrolegningen, og da jeg



Innbyggerne i Barentsburg var glade i å gå på ski. Her er en gruppe på mer enn ti kvinner og menn fotografert på ski under mørketiden. Legg merke til at en av mennene midt på bildet går på ski med slips. Fotograf og årstall ukjent, men det er trolig mellom 1923 og 1926 deler av perioden Sjef van Dongen bodde der. (Kilde: Zeeuws Archief, Verzameling Sjef van Dongen nr. 10-67).

vendte mig om for å se hvor lyden kom fra, merket jeg at den skrev sig fra en del arbeidere som var på vei til arbeidsplassen med arbeidsredskapene slengt over skulderen.

En mer lurvet arbeidsdrakt enn den disse arbeidere bar, har jeg aldri nogensinde sett. En bar en luvslitt jaquette, en annen en defekt snippkjole, en tredje hadde innhyllet sig i et dobbelt sett frakker, ytterst bar han en avdanket lys vårfrakk og innenfor denne en sort oljefrakk hvis brede lere- og søleoversprøitede rand hang ham langt nedover knærne.

En ting hadde de imidlertid alle felles: et knaldende rødt halstørklæ, som hang i en trekantet snipp neover ryggen. På hodet hadde de omfangsrike cowboyhatter, og benene var stukket i tresko – ja, svære digre hollandske tresko, hvis form minnet mig om de hollandske "koffer" jeg i mine guttedager så liggende på Bergens havn og losse poteter og andre landsens produkter, frembrakt i Hollands fete jord.---"

Eide hadde også noen tanker om de nederlandske arbeiderne som for oss nordmenn kan være verdt å legge merke til:

"*--- De hollandske arbeidere på Svalbard var i besiddelse av et uopslitelig godt humør som deres skandinaviske brødre i høi grad kunde misunde dem. De sang når de gikk til sitt arbeide, de sang mens de svinget hakke og spade, og de sang når de la sine arbeidsredskaper til side efter endt dagsverk. Nu, da de vandret treskoklampene bortover den smale sti langs stranden, sang de også; og der de gikk av sted lignet de en bande landeveisrøvere, – men de så mere malerisk enn farlige ut.---*"



Arbeidslag i gruven Barentsburg, presist årstall ukjent, men det er i perioden 1921–1933. (Foto: Bernard Alewijnse/Svalbard Museum).

Kilder

Abs, O. 1929. Untersuchungen über die Ernährung der Bewohner von Barentsburg. Skrifter om Svalbard og Ishavet nr. 25. 64 sider.

Anonym 1924. De Sumatra Post tirsdag 30. desember 1924, side 3.

Anonym 1925. Aftenposten 31. mars 1925: Hollænderne paa Spitsbergen, morgenutgave side 4.

Anonym 1956. Het Vaderland 4. mai 1956: Dødsannonse Hendrik Herman Dresselhuys, side 6.

Eide, B. 1925. Spitsbergen - hollændernes rasjoneringssystem for øl og brennevin. Østlændingen torsdag 26. mars 1925, side1.

Eide, B. 1925. I polmørke og under midnattsol. Nasjonalbladet, lørdag 20. juli 1925, side 5.

Henriksen, A. 1924. En vinter i Barentsburg. Nordlys tirsdag 29. juli 1924, side 1 og 4.

Hoel, A. 1966. Svalbard – Svalbards historie 1596 – 1965. Sverre Kildahls Boktrykkeri, Oslo. Bind I, 487 sider.

Kauw, H.J.J. 2007. Rijpsburg – Een kleine Nederlandse mijn op Spitsbergen. N.V. Kabel. 80 sider.

Koumans, A. 1929. Over lymphocytenwaarden en lymfocytaire functies naar anleiding der Tropenlymphocytose. Maassluis 1926. Kapittel 3: Verslag over de reise naar Spitsbergen: sider 71–107.

van Dongen, S. 1929. Vijf jaar in ijs en sneeuw. Scheltens & Giltay – Amsterdam, 344 sider.

van Lier, R.J. 1925. Plannen tot ontwikkeling der kolenmijn der N.V. Nederlandsche Spitsbergen Compagnie te Barendsburg, Spitsbergen. De Ingenieur nr.45 7. november 1925: 945–958.

Verdens nordligste seilflyklubb

Av Hans Torgersrud

Hans Torgersrud hadde fem overvintringer i Longyearbyen som barn. Siste året var vinteren 61/62, da som elev i førsteklasse på folkeskolen på Huset. Han begynte selv å fly seilfly i 1970 og i 1982 kjøpte han seg sitt eget seilfly som han flyr med den dag i dag. Han er utdannet sivilingeniør i skipsteknikk og har i det meste av sitt arbeidsliv jobbet innenfor Norsk Shipping.

Faren min, som hadde samme navn som meg, var med på å starte flyklubben i Longyearbyen i 1961 og var et ivrig medlem. Jeg var derfor ikke gamle krabaten da jeg stod i Adventdalen og så på seilflygingen for mer enn 60 år siden. Jeg synes det er på sin plass at historien om verdens nordligste seilflyklubb blir tatt vare på for fremtidige generasjoner. Jeg håper at noen Svalbard-veteraner, og andre som leser dette, kan kaste mere lys over denne historien, samt korrigere eventuelle feil i dette notatet om verdens nordligste seilflyklubb.

Den første tiden

Opprinnelsen til flyklubben beskrives best i Svalbardposten 10. desember 1977: "*I 1961 gikk 5–6 interesserte sammen om å anskaffe glidefly (seilfly) her i Longyearbyen. Blant dem var Torgersrud og Tiefenthal. Slik ble Svalbard Flyklubb stiftet.*

Torgersrud og Tiefenthal spleiset på et glidefly som Tiefenthal hadde kjøpt i Tyskland da han var på ferie. Flyet ble fraktet på tilhenger med båt fra Kiel og hit opp. I august 1961 begynte de så med prøveflygning. Tiefenthal hadde allerede da 30–40 timer på glidefly og kunne fungere som instruktør. De brukte Land-Rover som slepekjøretøy som sammen med wire fikk flyene opp fra plassen i Adventdalen. Fornøyelsen med dette flyet varte ikke lenge! Adventdalen var bløt og vanskelig å bruke, så de måtte ta vegen til hjelp.

Etter vel 14 dagers flygning fôr flyet utfor veien og knakk den ene vingen. Reparasjonen av vingen er i og for seg ganske morsom. Fru Torgersrud var på ferie på fastlandet, og Torgersrud tok like godt vingen med seg hjem. Fjernet midtstokken på et av vinduene i huset, vingen inn av vinduet og slik foregikk reparasjonen. Etter en uke var de på vingene igjen.

Etter hvert økte interessen for seilflyving mer og mer. Det ble innkjøpt ytterligere to glidefly og hadde nå i alt tre stykker. Slepingen var blitt forbedret med winch, men foregikk framdeles i Adventdalen. De kjørte opp med instruksjon 20–30 timer før soloflyvingen begynte. Da en av elevene hadde sin annen solotur, forvekslet han balanseroret og sideroret med det resultat at flyet skar ut, veltet og ble totalvrak. Føreren kom heldigvis uskadd fra ulykken."

Flyklubben i Longyearbyen hadde i mars 1962 totalt 26 medlemmer. (Sval-



LN-GAB, som er døpt "Snøspurv", på flystripen i Adventdalen 2. juni 1962. Ukjent person og Reidar Bødtker (til høyre). På skiltet de holder står "Distanseflyving – fra Longyearbyen til Passhytta i Adventdalen og retur – 51 km. Fly: LN-GAB Spatz, pilot: A. Tiefenthal, vitne: uleselig, datum: 2. juni 1962". (Foto: © Sven Tiefenthal).

bardposten 3. mars 1962). Flyklubben hadde da to seilfly og en hangar. Toseteren LN-GAT var et skolefly av modell Raab Doppelraab[1], som ble omregistrert fra tyske D-1484 til norske LN-GAT. Enseteren var LN-GAB av merke Spatz[2]. Senere kjøpte de inn et fly til, LN-GAF en Schneider Grunau Baby[3].

Det ble fløyet fra den gamle flystripen på tundraen i Adventdalen. For å få flyene i luften ble det laget en vinsj på det mekaniske verkstedet til Store Norske. Ansvarlig for byggingen var Barry Andersen. Det var fantastiske seilflyforhold på Svalbard og med den riktige vindretningen kunne man fly hele dagen uten å lande. Da flyene hadde kommet i luften dro alle de andre seilflygerne tilbake til Longyearbyen. Avtalen var at når de som var i luften ville ned skulle de først fly en tur over Longyearbyen slik at folkene rakk å dra tilbake til flyplassen og hjelpe til med å ta imot og få flyene inn i hangarene.

Det var bare Alfred Tiefenthal som hadde seilflysertifikat på Svalbard, og ingen hadde seilflyinstruktør-papirer. Det ble gjort en avtale med flyger Odd Haabet på postflyet til Svalbard som skulle opp fra fastlandet slik at Harald Høimyr fra Norsk Aeroklubb, som hadde instruktørsertifikat IK1 på seilfly, fikk bli med til Longyearbyen (se Svalbardposten 7. april

1. https://en.wikipedia.org/wiki/Raab_Doppelraab#/media/File:Doppelraab.jpg.
2. https://en.wikipedia.org/wiki/Scheibe_Spatz.
3. https://en.wikipedia.org/wiki/Schneider_Grunau_Baby.



LN-GAT i Adventdalen høsten 1961 med lett snødryss på fjellene. Flyet ble importert fra Tyskland og har fortsatt sitt tyske kjennetegn. Alfred Tiefenthal til høyre. (Foto: © Sven Tiefenthal).

1962). Alfred Tiefenthal (1928–2021) i Longyearbyen var en stor flyentusiast og bygget senere sitt eget motorfly, en Jodel D.11 (LN-AED) som han fløy med på Svalbard. Harald Høimyr fløy noen starter med vinsj på Doppelraaben sammen med Tiefenthal, og deretter hadde Tiefenthal seilflyinstruktør-papirer.

Hva hendte med de tre seilflyene?

LN-GAF havarerte på Svalbard i slutten av august 1962 og ble totalvrak. Svalbard-posten 10. desember 1977 (sitert ovenfor) beskriver hendelsen. Avisen Nordlys (29. august 1962) utfyller informasjonen om dette seilflyets endelikt i en artikkel om to ulike flyhavari på Svalbard i august 1962: "*Det andre flychrachet gjaldt et av de tre seilflyene til Longyearbyen Flyklubb. Uhellet skjedde under start da flyet var kommet opp i en fart på 70–80 km. på startbanen i Longyearbyen. Flyet kom ut av balanse og tippet med den følge at vingene ble brukket*."

LN-GAT og LN-GAB ble begge solgt til Mo Flyklubb (Mo i Rana). Kanskje hadde muligheten for rimelig frakt med kullbåt fra Longyearbyen til koksverket i Mo en viss betydning for salget.

LN-GAB var opprinnelig bygget i 1955 og ble registrert på Svalbard i 1962. I 1967 ble flyet solgt til Mo Flyklubb. Flyet ble sterkt skadet under båttransporten til fastlandet. Det ble i mars 1969 solgt videre til Frank Norum med fler i Mo i Rana. Flyet ble ikke bygget opp igjen og



Toseteren LN-GAT i fargene til Mo Flyklubb i 1973. (Foto: © Tor O. Steine).



Toseteren LN-GAT hadde to sett med pedaler, men bare en stikke. Instruktøren, som satt bak, måtte derved henge over skulderen til eleven og fly med den samme stikka. En sittestilling som man ikke skulle tro innbød til de lange flyturene. Her i 1973 sitter Tor O. Steine bak. (Foto: © Tor O. Steine)

slettet av registeret i juni 1969.

LN-GAT ble registrert i Mo i 1968 og ble siden kjøpt av Tønsberg Flyveklubb i 1976 og overhalt, ferdig i 1977. Den ble fløyet fra Jarlsberg flyplass, men skadet en vinge samme år og ble satt på lager. På et tidspunkt ble dette flyet solgt/overlatt til Petter Lindberg, Moss. Han var primus motor i Seilflyhistorisk Forening. LN-GAT ble senere gjennomgått av Bjarne Reier, en kjent seilflytekniker på Jeløy. Han fant at en av "luffene" som festet vingen til kroppen var nærmest gjennomrustet, flyet ble ikke brukt etter det.



LN-GAT i fargene til Tønsberg Flyveklubb. Tor O. Steine til venstre, Mikkel Steine til høyre. Bildet er tatt på Torp i første halvdel av 1980-tallet. (Foto: © Tor O. Steine).

De subantarktiske øyene og deres historiske betydning

Av Susan Barr

Susan Barr er tidligere fagdirektør hos Riksantikvaren med polare kulturminner som arbeidsfelt. Hun har arbeidet med polarhistorie og kulturminner siden 1979. Hun er medlem av styret i Frammuseet og i Norsk Polarklubb, president 2014–18 i International Arctic Science Committee (IASC) og tidligere Founding President i ICOMOS International Polar Heritage Committee.

De subantarktiske øyene omkranser det antarktiske kontinentet bortsett fra i vest, men ligger nord for antarktistraktatområdet som har grensen ved 60 °S. Jeg skal her ta for meg øyene og øygruppene på østsiden av kontinentet og la Syd-Georgia, Syd-Sandwichøyene og Bouvetøya ligge i denne omgangen. Artikkelen omfatter derfor øyene i Indiahavet, som er havområdet mellom Kapp det gode håp i vest og Tasmania i øst, samt enkelte i det vestlige Stillehavet. Disse er innlemmet i territoriene til fire land:

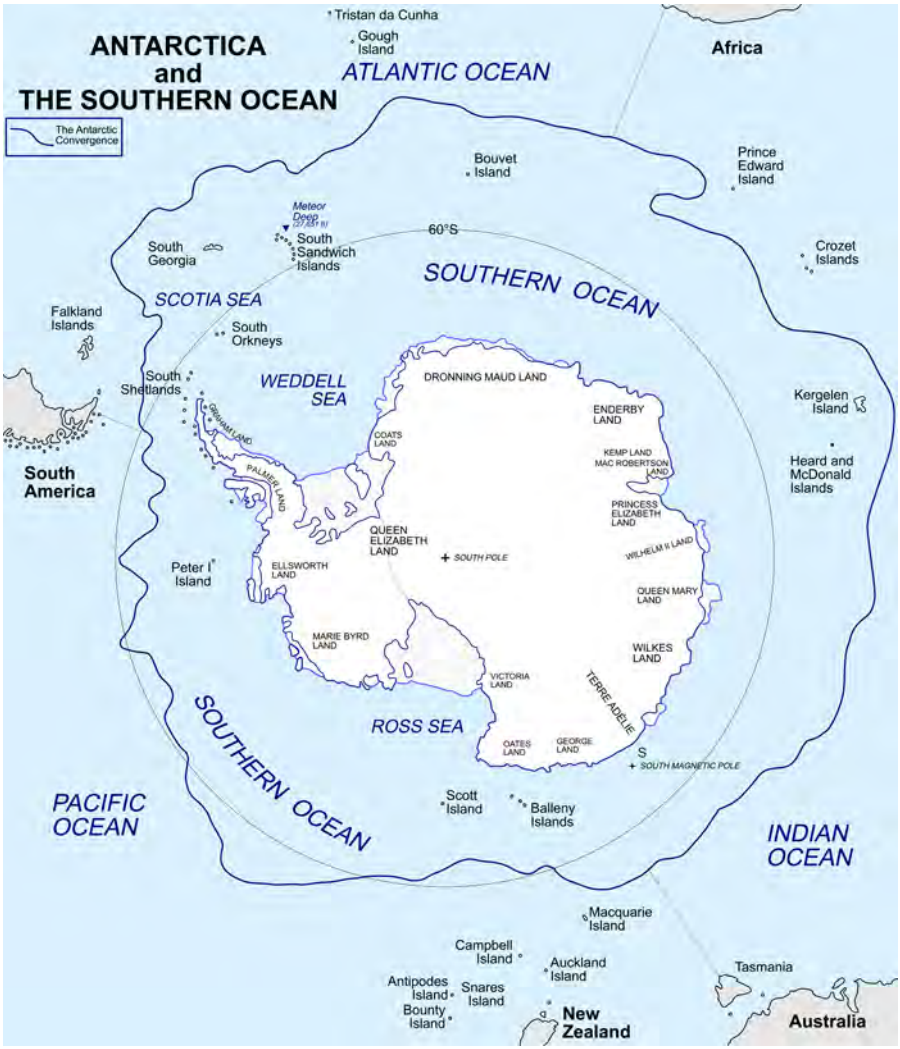
- Sør-Afrika: Prince Edward og Marion-øyene
- Frankrike: Crozetøyene (Îles Crozet), Kerguelenøyene (Îles Kerguelen), Amsterdam- og Saint-Paul-øyene
- Australia: Heardøya og McDonaldøyene, Macquarieøya
- New Zealand: Aucklandøyene, Campbelløya

Spørsmålet er om disse øyene har noe mer til felles enn at de ligger i denne subantarktiske sonen med derav følgende klimatiske og økologiske forhold. Svaret er at ja, det har de. Det gjelder både selve opprinnelsen til øyene og ikke minst den historiske menneskelige aktiviteten som har foregått på og ved dem.

Vulkanske topper i det enorme havområdet

Felles for alle disse øyene er at de er av vulkansk opprinnelse. De høyeste toppene er alle rester av vulkaner og rager mellom 410 m og 2745 m over havet. Noen av dem er øygrupper, for eksempel består Crozetøyene (Îles Crozet) av 5 større og 15 mindre øyer og Kerguelen (Îles Kerguelen) av over 300 øyer. Andre som Campbell og Macquarie er enkeltstående vulkantopper. På de australske Heardøya og McDonaldøyene er vulkanene fremdeles aktive og er de eneste aktive vulkanene på de subantarktiske øyene. Et utbrudd på McDonaldøya i 1997 doblet øyas areal og forente den med den nærliggende Flatøya.

Vegetasjon på slike øyer er hovedsakelig blitt til ved at frø, planter, insekter og næring er blitt fraktet til øyene med vind, fugler, seler og havstrømmer som tilfeldigvis har lagt igjen både spirer til liv og guano hvor vegetasjon gradvis kunne etablere seg. Vegetasjonen er fremdeles stort sett sparsom på de fleste av øyene og hovedsakelig begrenset til mose- og gressarter. I området ved kysten



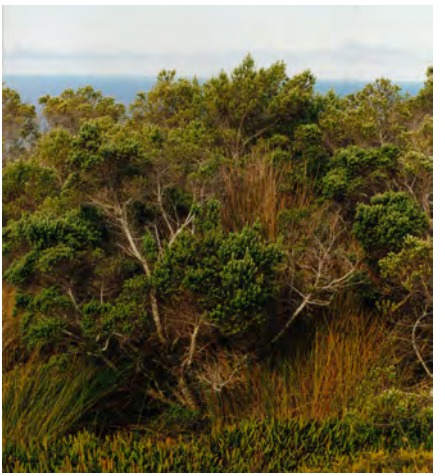
Kart over Antarktis og subantarktiske øyer. Amsterdam og Saint-Paul-øyene like øst for Kerguelen og Heard og McDonald-øyene i Indiahavet midt mellom Sør-Afrika og Australia ligger utenfor dette kartutsnittet. Kartet har engelske stedsnavn. (Kilde: Wikipedia).

på Sør-Afrikas Marionøya er mosedekket blitt så tykt og holder godt på regnvannet slik at det har dannet myrer som er farlige å gå på, da en kan synke nedi. Øya er blitt studert av forskere siden 1950-tallet og årsmiddeltemperaturen er konstatert økt med 1,5°C i løpet av denne tiden. Nedbøren har minket med 25–30% i samme periode og de dype myrene er i ferd med å tørke mer ut[1]. På Kerguelen er kerguelenkål (Kerguelen cabbage: *Pringlea antiscorbutica*) en spiselig C-vitamin-

1. https://southafrica.co.za/prince-edward-islands.html

holdig blomsterplante som ble mye brukt av tidligere ekspedisjoner til denne og til andre subantarktiske øyer som Crozet-øyene, Heardøya, McDonaldøyene og Prince Edward-øyene. Campbelløya har en relativt rik vegetasjon med blant annet tykt tussokgress (*Poa flabellata*) og noen små busker, men mange plantearter er resultat av senere innføring.

Menneskelig aktivitet er én årsak til endringer i vegetasjonen. På den franske Amsterdamøya er mye av den stedegne floraen blitt erstattet av arter som er introdusert gjennom årene enten tilfeldig eller med hensikt. Amsterdam- og Saint-Paul-øyene er de nordligste av de omtalte øyene (38° 16′ S) og de er klassifisert som subantarktiske, men er situert i et havområde som nærmer seg det subtropiske. Dette medfører blant annet at Amsterdamøya er den eneste av øyene hvor det vokser skog. Trærne er en art av slekten *Phylica* (antagelig *Phylica aborea* selv om noen kilder klassifiserer treet som *Phylica nitida*). Antallet er imidlertid blitt



Phylica arborea *på Amsterdamøya. (Kilde: B. Navez, Creative Commons).*



Sør-afrikanske Prince Edward-øyer (Edward og Marion). (Kilde: Wikimedia Commons).

dramatisk redusert gjennom historien. I 1726 ble trærne beskrevet som en nesten ugjennomtrengelig skog i et belte mellom havet og innlandet[2]. 150 år senere var det langt mindre og i dag er det bare et lite område igjen som nå er vernet. Menneskers bruk av treet til brensel samt beiting fra introduserte kyr er hovedgrunner til tilbakegangen. *Phylica aborea* finnes som enkeltstående trær, men ikke som skog, også på Tristan de Cunha og Goughøya som ligger i Sør-Atlanterhavet mellom Sør-Afrika og Sør-Amerika. På Aucklandøyene, som ligger bare 465 km sør for New Zealands Sørøya, finnes trearten Southern rātā (*Metrosideros umbellata*). Den er New Zealands mest utbredte tresort og frø kan ha blitt ført til øyene av vind, strømmer eller fugler. Den kan vokse til en høyde av over 15 m og med en stammediameter på 1 m og kan bli opptil 500 år gammel. Aucklandøyene er artens sydligste forekomst.

Selv om kyr er nevnt over og skal

2. http://jygeorges.free.fr/english/ams03c.html

forklares mer under, er det områdets egne fugle- og dyrearter som dominerer livet på øyene. Pelsseler og elefantseler yngler på øyene og ga grunnlaget for selfangsten som omtales senere. Pingviner, albatrosser og andre sjøfugler finner gode hekkeplasser her midt ute i havområdene som gir god næringstilgang. Bare på Kerguelen hekker minst 30 sjøfuglarter og de franske subantarktiske øyene med omkringliggende havområde er leveområdet til en av de høyeste konsentrasjonene av sjøfugler og marine pattedyr i verden. For eksempel hekker tre arter av albatrosser samt sørhavsjo (*Stercorarius antarcticus*) og langduskpingvin (*Eudyptes mosepleyi*) på Amsterdam og Saint-Paul, og den største bestanden av kongepingvin (*Aptenodytes patagonicus*) og gulnesealbatross (*Thalassarche chlororhynchos*) i verden finnes her. Helt spesiell er den endemiske amsterdamalbatross (*Diomedea amsterdamensis*) som er en av verdens mest sjeldne og mest truede fuglearter og som kun finnes på denne øya. Det er beregnet å være en populasjon på 160–170 individer hvorav bare 30 par hekker i et enkelt år[3].

Macquarieøya er en viktig hekkeplass for mange fuglearter og ble i 1997 oppført på UNESCOs verdensarvliste[4]. Den er den eneste kjente yngleplass for hvitkinnpingvin (*Eudyptes schlegeli*). For øvrig er nesten alle de nevnte subantarktiske øyene oppført på UNESCOs verdensarvliste for hvert sitt enestående naturmiljø. Unntaket er sørafrikanske Prince Edward og Marion-øyer med tilliggende havområde som er definert av Sør-Afrika



Satellittbilde av Macquarieøya februar 2022. Øya er 34 km lang og 5 km bred og den australske forskningsstasjonen ligger på det tynne neset øverst på bildet.(Kilde: NASA Earth Observatory. Public domain).

som Special Nature Reserve og marint verneområde. Leonard Kristensen, som var skipper på *Antarctic* på en reise til Sørishavet i 1894–1895, beskrev i sin journal (Chaplin 2022) at på en av Aucklandøyene var det tykt tussokgress som ga gode forhold for pelsseler og at disse (Hookers sjøløve – nå kalt newzealandsjøløve *Phocarctos hookeri*)[5] hadde vært vernet av New Zealand siden 1890-årene. *Antarctic* ble delvis overvåket her av et newzealandsk skip som hadde som oppgave å holde oppsyn med besøkende skip slik at fredningsbestemmelsene ble overholdt.

3. https://www.oneearth.org/ecoregions/amsterdam-saint-paul-islands-temperate-grasslands/

4. https://whc.unesco.org/en/list/

5. https://www.doc.govt.nz/our-work/sea-lion-monitoring-on-the-auckland-islands/

Beliggenhet, beliggenhet, beliggenhet

Hva er det som kan gjøre slike ugjestmilde, isolerte vulkantopper i en subantarktisk klimasone interessante for mennesker så langt tilbake som til seilskutetiden? Disse øyenes beliggenhet er midt i det store, øde havområdet som stadig flere seilskuter måtte krysse enten i forbindelse med den geografiske utforskningen av regionen sørover mot Antarktis, eller i forbindelse med sel- og hvalfangst, samt handel. Amsterdam- og Saint-Paul-øyene ligger for eksempel midt mellom Sør-Afrika og Australia, noe som i seilskipenes tid gjorde dem til landemerker på vei over havet. I tillegg blåste høvelige vinder i nærheten som hjalp skipene å krysse Indiahavet, og seilskuter kunne ligge ved øyene i ukevis å vente på de gunstige vindene. Der vindene blåste ekstra sterkt, som de ofte gjorde, kunne øyene tjener som nødtørftig ly for stormen og i heldigste fall som havn. Så både da sel- og hvalfangst i sør utviklet seg og konkurransen om å finne det store kontinentet i sør begynte, havnet øyene midt i ledene som krysset dette havområdet fra nord til sør og vest til øst. Øyene kunne både gi ly for stormer, men også være farlige for båter under visse vindforhold. Leonard Kristensen beskrev hvordan de besøkte Prince Edward og Marion-øyene, Crozet-øyene, Kerguelen, Auckland-øyene, Campbelløya og Macquarieøya på reisen i Sørishavet, enkelte av øyene to ganger. Stormvær og tåke kunne hindre *Antarctic* å nærme seg – selv om skipet hadde både seil og dampmaskin – og greie og trygge havner var ikke lett å finne. Store tareforekomster kunne også legge hindringer i veien for å nærme seg land.

Oppdagelser

Ifølge māori tradisjon skal sjøfarere fra Polynesia ha besøkt eller muligens bebodd Aucklandøyene en periode mellom 1200- og 1400-tallet uten at dette ble videre kjent[6]. Den første av øyene omtalt her som ble registrert som oppdaget var imidlertid Amsterdamøya, som først ble sett i 1522 av Ferdinand Magellans (1480-1521) mannskap på deres vei hjem etter Magellans død. Saint-Paul synes å ha forekommet som «S. Paulo» på et portugisisk kart fra 1559 og ble i hvert fall sett av et nederlandsk skip under kaptein Haevik Klaaszoon van Hillegom i 1618. Nederlandske Anthony van Diemen (1593–1645), som var på vei til Batavia (Jakarta) for Det nederlandske ostindiske kompani i 1633, så Amsterdamøya og oppkalte den etter sitt skip *Nieuw Amsterdam*. Prince Edward-øyene ble trolig satt på kartet i 1663, da et skip fra Det nederlandske ostindiske kompani rapporterte om funn av øyene Dina og Maerseveen, som antagelig var de som senere fikk navnene Prince Edward og Marion. Den samme ekspedisjonen besøkte Amsterdamøya. I 1771–72 var en fransk ekspedisjon under Yves-Joseph de Kerguelen-Trémarec (1724−1772) på leting etter det sørlige kontinentet. Îles Kerguelen ble oppdaget i februar 1772 og ble tatt i besittelse på vegne av den franske kong Louis XVI. Tilbake i Frankrike påstod Kerguelen-Trémarec at han hadde oppdaget det store (antarktiske) kontinentet. Han fikk derved lede en ny ekspedisjon i 1773–74. Îles Kerguelen ble

6. Referert fra Wehi et al. (2021) i Zarankin et al. (2023) : 91-92.



James Cooks ekspedisjon ankommer Kerguelen 1. juledag 1776. (Kilde: Wikimedia Commons)..

undersøkt noe nærmere, men Kerguelen-Trémarec oppfylte ikke målene han var blitt tildelt, blant annet å etablere en koloni, slik at han i 1775 ble stilt for krigsrett og dømt til 20 års fengsel. Dette ble redusert til seks år og han ble avskjediget fra tjeneste. For de eventuelle kolonistene var det nok greit at det ikke ble noe av planene. James Cook kartla Kerguelen i 1776 og oppkalte den etter Kerguelen selv om han også brukte navnet Desolation. Dette navnet ble foretrukket av amerikanske selfangere gjennom 1800-tallet (Zarankin et al. 2023, s 84).

I 1771–73, dro en annen fransk ekspedisjon med to skip sørover under Marc Macé Marion du Fresne (1724–1772). De oppdaget Îles Crozet og tok dem i besittelse på vegne av nevnte kong Louis. Deretter ankom de Prince Edward-øyene – allerede sett i 1663 – og du Fresne trodde han hadde funnet det sørlige kontinentet. På grunn av en kollisjon mellom de to skipene ble ikke landet nærmere undersøkt og du Fresne kalte den delen han så for Terre d'Espérance (Håpets land). Han ble drept av māorier på New Zealand fem måneder senere og hans nestkommanderende, Jules Marie Crozet (1728−1782), overtok kommandoen.

Vi kjenner igjen fra eksemplene nevnt over at til tross for krigsrett og en viss forvirring kunne lederne allikevel bli foreviget i øynavnene. Kerguelen, Marion (du Fresne) og Crozet er herved plassert. *Marion du Fresne* er i tillegg navnet på Frankrikes logistikk- og forskningsskip som nå brukes i tjeneste til de franske subantarktiske øyene og havområdene omkring.

Macquarieøya ble oppdaget i 1810 av en selfangstekspedisjon fra Australia,

ledet av Frederick Hasselburg (også stavet Hasselborough, årstall ukjent). Han fant rester av et skipsvrak på øya uten at det er kjent detaljer om det. Hasselburg fikk derimot ikke øya oppkalt etter seg selv, men den fikk navnet etter oberst Lachlan Macquarie (1762–1824), guvernør i australske New South Wales 1810–1821. Den gang var New South Wales en straffekoloni under Storbritannia. Hasselburg var også ansvarlig for oppdagelsen og navnsetting av Campbelløya samme året. Robert Campbell & Co. eide hans skip *Perseverance*. Auklandøyene ble oppdaget av en engelsk hvalfangstekspedisjon under Abraham Bristow (ca.1771–1846) i 1806. William Eden, 1. baron Auckland (1745–1814), var venn av Bristows far.

Prince Edward som øynavn står frem som litt spesielt i dette området, selv om det ellers ikke var uvanlig å kalle opp nytt land etter kongelige. Navnet ærer Prince Edward (1767–1820), Duke av Kent og Strathearn og far til den senere dronning Victoria (1819–1901). James Cook (1728-1779) fikk høre om øyene fra Crozet i Cape Town i 1776, da Cook var i gang med sin tredje store ekspedisjon 1776–1780. Selv om du Fresne hadde kalt Prince Edward-øyene for Terre de l'Espérance (Marion) og Ile de la Caverne (Prince Edward) satte Cook fellesnavnet Prince Edward Islands på de to.

Cook skal ha notert 'tegn på land' i nærheten av Heard og McDonald-øyene i 1773, men så ikke selve øyene. Disse var de siste av øyene omhandlet her til definitivt å bli oppdaget, Heardøya av en amerikansk handelsekspedisjon under kaptein John J. Heard i 1853 og McDonald-øyene av briten William McDonald i 1854. Store mengder elefantseler ble sett på Heardøya. Dog er det mulig at denne øya allerede var sett av briten Peter Kemp i 1833 og/eller den amerikanske sel- og hvalfangeren Thomas Long under en ekspedisjon i 1847–1849.

Sel- og hvalfangst

Fangstaktiviteter fulgte også med sørover etter som oppdagelser ble gjort av både land og utnyttbare ressurser som pingviner, seler og hvaler. Dessuten var det særlig selfangere som ofte selv gjorde oppdagelsene først i sin stadige leting etter nye fangstfelter. De tidlige oppdagelsesekspedisjonene noterte i sine rapporter at de nye landområdene de så huset til dels store kolonier av sel og pingviner og at det i tillegg var hvaler i havet utenfor. Derimot kunne det for fangstekspedisjoner være viktigere å skjule hvor de hadde funnet byttet. Da det i tillegg ikke var enkelt eller nøyaktig å stedsbestemme eller kartfeste nyfunne øyer kunne det bli forvirring både med hensyn til 'førstemann' og til å få klarhet i om det faktisk var land som ble sett eller et synsbedrag forårsaket av tåke eller av drivende isfjell.

Flertallet av selfangerne kom fra Storbritannia og USA, særlig New England på nordøstkysten. Aller først var pelsselarter (*Arctocephalus*) ettertraktet nettopp for sin pels spesielt til bruk i moteklær og hatter. Hårene kunne brukes til fyll i puter og skinnet til sko, hansker og bokbinding blant mye annet. Så ble det oppdaget at oljen fra elefantseler kunne være av like god kvalitet som hvalolje med sine mangfoldige bruksområder så som til belysning, smøreolje, i lær- og



Prosessering av elefantsel på Heardøya på 1800-tallet. Tegning av H. W. Elliott (1846–1930). (Kilde: Wikimedia Commons).

tekstilbehandling, og til såper, maling og lakk. De fremste markedene for produktene var London, New York og Canton i Kina, det siste særlig for klesproduksjon fra pelsselprodukter.

Selfangst var i gang på alle disse øyene omkring 1810 og fortsatte gjennom 1800-tallet, dog med færre dyr å slakte ettersom koloniene ble overbeskattet. Allerede så tidlig som på slutten av 1700-tallet (1789) utnyttet amerikanske og britiske selfangere pelsselene på Amsterdam- og Saint-Paul-øyene. Mellom 1789 og 1835 skal over 150 000 pelssel ha blitt ble slaktet og arten var nesten utryddet i 1893 (Shirihai 2019).

I 1791 ankom hval- og selfangere til Kerguelen, de fleste fra den amerikanske østkysten, og det var hovedsakelig amerikanere som startet selfangsten på Crozet-øygruppen i 1804. Oljen ble kokt ut av dyrenes spekk i jerngryter plassert på oppbygde fundamenter på strender. Forskning på brensel som ble brukt til å koke ut oljen finnes mest detaljert i studier fra selfangststeder på Syd-Shetlandøyene på vestsiden av Antarktis. De kjemiske analysene og andre geoarkeologiske metodene viste at selspekk, dyrebein, lokal vegetasjon og plank fra skipsvrak ble brukt, men ikke kull (for eksempel fra skipene) som en tidligere har trodd. Det kan antas at lignende brensel ble brukt på de hernevnte øyene. Da elefantselfangst tok over i 1832 etter at pelssel var utryddet ble fangsten drevet av sør-afrikanske selfangere på Crozet og amerikanske fra 1838–1839 på Kerguelen. Spekk-koking på land på Kerguelen og Crozet synes å ha sluttet 1830–1840, da selbestandene var blitt kraftig desimert.

De subantarktiske øyene beskrevet



Antarctic *ved den antarktiske isshelfen/barrieren under reisen til Sørishavet 1894–1895. Tegning av William Gordon Burn Murdoch. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).*

her ble ikke så sentrale for hvalfangst som Syd-Georgia og øygruppene sørøst for Sør-Amerika selv om det ble etablert fasiliteter på land for utkoking av oljen fra hvalspekk på flere av øyene. Etter oppdagelsen av Aucklandøyene i 1806 ble en hvalfangststasjon etablert som virket frem til 1852. Et industrielt hvalfangstanlegg fra 1908 på Kerguelen ligner på fasilitetene som ble etablert på Syd-Georgia i samme periode, dog i mindre målestokk. Det omtales i mer detalj under. I første rekke var det selfangst som dominerte, etterfulgt av hvalfangst der muligheten bød seg og med pingviner som en ekstra kilde til olje om det skortet på nok tilgjengelige seler. Både selspekk, pingvinegg og guano var ettertraktede handelsvarer som tiltrakk mennene i sine seilskip til tross for ulempene som stormfullt vær, øde og utsatte havstrekninger, regn og kulde og ingen hjelp å få dersom uhell skulle være ute. I tillegg ble fugler, fugleegg, fisk, og de C-vitaminrike plantene kerguelenkål og macquarieøyakål (*Stilbocarpa polaris*) brukt på øyene til mat for mennene som arbeidet eller havarerte der. Det var ikke uvanlig å sette menn i land tidlig i fangstsesongen sammen med utstyr og forsyninger og hente dem på slutten av sesongen med det utbyttet de hadde greid å samle.

På *Antarctic*s nevnte reise til de sørlige egnene i 1894–1895 noterte kaptein Kristensen flere fakta/anekdoter om tidligere sel- og hvalfangst i sin journal. I løpet av ekspedisjonen, som egentlig var ute etter å finne nye hvalfangstfelter, var skipet som nevnt over innom nesten alle de øyene som denne artikkelen handler om, rett og slett fordi de ligger der de ligger. Kristensens beskrivelser er derfor interessante som inntrykk fra den tiden. På Heardøya skrev han at selfangere skal ha bodd i huler de gravde i bakken med 40–50 menn fordelt utover øya, og de

kunne være der i inntil tre år av gangen. Maten var pingviner, albatrossunger og andre sjøfugler. Oljen ble kokt ut i små gryter og lagret i tønner. På Macquarieøya startet selfangsten umiddelbart etter oppdagelsen i 1810, men det tok ikke mange år før først pelsselen ble utryddet og deretter elefantselen. Kristensen hadde hørt at omkring 80 000 seler ble drept av øyas oppdagere i 1810. I 1887 ble en ny operasjon startet opp av newzealanderen Joseph Hatch som satte opp store dampkjeler flere steder på øya hvor først elefantselolje ble kokt ut og senere pingvinolje. Noen av disse kjelene står fremdeles. Der menn ble satt igjen på land for å ta hånd om utkoking av oljen, kunne slike opphold vare en sesong eller et par år.

Sannhetsgehalten i Kristensens fortellinger var ikke nødvendigvis 100%, men kilden til noen av historiene finnes i andre publikasjoner. James Clark Ross (1847) hadde i 1840 besøkt en av Crozetøyene med forsyninger til en gruppe på elleve menn som bodde der for å jakte elefantseler. En av mennene hadde vært der i tre år. De ønsket ikke å reise hjem til Cape Town og hadde det godt på en diett av seltunger, fisk og fugleegg. John Nunn (1803–1860) var blant en gruppe fra den britiske selfan-



Illustrasjon fra John Nunns bok om de tre årene han og hans havarerte mannskap overlevde på Kerguelen 1826-1829. (Kilde: Wikimedia Commons).

geren Alexander Sinclairs ekspedisjon med skipet *Royal Sovereign* til Kerguelen i 1825–1826. To av sjaluppene fra skipet havarerte på øya og mannskapene måtte tilbringe tre år der før de ble reddet av den britiske sel- og hvalfangstkapteinen Alexander Distant (1791–1867) på *Sprightly* i 1829. Nunn skrev en bok om oppholdet og om øya.

Robert Headland (1993) har notert et forsøk i 1834 på å vekke til live elefantselhandel fra Macquarieøya ved at en gjeng fangere ble satt igjen på øya for syv måneder, men de fikk hverken olje eller skinn. Mellom 1810 og 1919 skal både seler og etter hvert også pingviner på Macquarieøya nesten ha blitt utryddet i menneskers iver etter å få tak i oljen. På Crozetøyene noterte Kristensen at det fantes omtrent ikke vegetasjon, men enorme mengder sjøfugler samt pingviner i sjøen utenfor. Langs Kerguelens kyst så Kristensen at strendene var dekket med millioner av pingviner. Store taremengder gjorde inngangen til en bra havn litt vanskelig, men det var god ankring der. På det seksukers oppholdet på øyene drepte *Antarctic*s mannskap selv 1600 store elefantseler som var den eneste selarten de så der. På Kerguelen fikk de utvunnet 3000 fat med elefantselolje.

Introduserte arter

Besøk av seilskip til øyene medførte alltid faren for å slippe rotter i land. Disse har ofte greid seg godt og har til dels nærmest utryddet endemiske fuglearter som hekker på land utenom bratte fuglefjell. Ellers ble et overraskende utvalg av husdyr brakt til øyene i den hensikt å utgjøre en matkilde både for mennene som arbeidet med fangst over kortere eller lengre tid, for mannskap på seilskip på reiser over havet som hadde godt av å få fersk mat på sine lange ferder, og for havarerte sjømenn som måtte oppholde seg på øyene inntil en redningsmulighet dukket opp. Både griser, kaniner, sauer og geiter faller i denne kategorien og ville hunder ble sett på Amsterdamøya i 1843. Leonard Kristensen nevnte Pig Island (Griseøya) i Crozetøygruppen hvor han hadde hørt sagt at det var så mange griser at det nesten ikke var mulig å gå i land. *Antarctic*-ekspedisjonen drepte enkelte griser til mat under reisen i 1894–1895. Griser skal også ha blitt satt i land på Crozetøya av kaptein Alexander Distant, som gjorde flere reiser til denne delen av Sørishavet og som skal ha foretatt den siste britiske selfangstekspedisjonen til antarktiske egner i 1835–1840. Formålet med grisutsettingen var igjen å bidra til mulighet for fersk mat for hvalfangere som måtte komme forbi. En del griser ble drept og spist hvert år, men det ble tydeligvis en del formering også. Noen geiter skal også ha blitt sluppet på øya en gang med samme formål. Likeledes slapp hvalfangerkaptein Abraham Bristow griser på Aucklandøya i 1807 som mat for senere besøkende, og James Clark Ross satte flere i land i 1840 selv om han beskrev bestanden som tallrik. Ross bidro i tillegg til øyas fauna og flora med sauer, en geit (den ene av paret døde på skipet), høns og kaniner, samt frø av kål, kålrot, sennep, karse, reddiker og annet, og fikk plantet busker av stikkelsbær, solbær eller rips (Ross skriver *currents* som kunne være *blackcurrent* eller *redcurrent*), bringebær og jordbærplanter. De fant noen potetplanter som andre før dem hadde plantet

og satte selv flere. Kaniner ble også satt ut på Enderbyøya, den nordligste av Aucklandøyene. Noen av Ross' menn oppdaget på Aucklandøya en katt med to ganske nyfødte unger. De drepte ungene, men moren forsvant. Botaniker Joseph Hooker som var med Ross noterte at grisenes aktivitet gikk hardt ut over øyas naturlige vegetasjon og i 1909 ble det bemerket at grisene også ødela eggene og ungene til bakkehekkende fugler. I 1894 ble kuer introdusert til Enderbyøya. Nesten 100 år senere, i 1980–1990 årene, ble det bestemt å utrydde de fremmede griser, kuer og kaniner fra de newzealandske subantarktiske øyene, men samtidig bevare selve artene som nå var blitt unike etter generasjoner i isolasjon. Flere eksemplarer av hver av de tre artene ble overført til innhegnede områder i New Zealand mens de resterende dyrene ble utryddet i håp om at øyenes natur kan finne tilbake til en mer opprinnelig tilstand.

En nettside som er opptatt av bevaringssituasjonen for den endemiske kerguelenkålen summerer problemene med innførte arter godt. Den forteller at den britiske vitenskapelige *Challenger*-ekspedisjonen (1872–1876) tok med kaniner fra Sør-Afrika til Kerguelen i 1874. Hensikten var som alltid at de skulle utgjøre en kilde til ferskmat for sel- og hvalfangere som regelmessig seilte i området. Uten naturlige fiender eksploderte bestanden og medførte omfattende erosjon og enorm skade på øyas vegetasjon. Kaninene fikk nesten utryddet endemiske planter som kerguelenkålen og *Azorella selago* (som er en særegen art i de kalde sørlige områdene uten eget norsk navn). Myxomatose (kaninpest) ble introdusert på 1950-tallet, men kaninene ble resistente. Klimaendringer legger stein til byrden ved å fremme utbredelse av introduserte planter. Heldigvis kan minus og minus av og til bli litt pluss som her ved at kaninene hjelper å holde disse plantene nede. Kerguelen og øyene omkring huser nå kaniner, rotter, mus, katter, sauer og visstnok også rein. Rotter og mus spiser frøene til de endemiske plantene og kattene spiser flere sjøfugl enn gnagere. Rein overspiser på endemisk lav og sauer tråkker ned vegetasjon som har gitt ly for albatrossreder. Alt dette viser hvordan også subantarktiske øyer kan endres permanent av menneskelig aktivitet selv når besøkene er sjeldne.

Andre næringsveier og aktiviteter

Selv om sel- og hvalfangst var hovedaktivitetene på øyene, var de sesong- og ressursavhengige, og enkelte forsøk ble gjort gjennom historien på å få til bærekraftig aktivitet på øyene utover besøkene for å utnytte dyrelivet. Etter oppdagelsen ble øyene besøkt av vitenskapelige ekspedisjoner hvor hensikten var å beskrive naturforhold og i noen tilfeller å opprette meteorologiske og vitenskapelige stasjoner. Ikke alle øyene egnet seg til dette, det var for eksempel ofte vanskelig å lande på Crozet. Vitenskapelige ekspedisjoner fra USA, Tyskland og Storbritannia var på Kerguelenøyene i 1874 for å observere Venus-passasjen og ekspedisjoner fra flere land, inkludert Frankrike, besøkte øygruppen også i årene etter. I andre halvdel av 1800-tallet ble Amsterdam- og Saint-Paul-øyene besøkt av flere vitenskapelige ekspedisjoner blant annet fra Østerrike 1857, Frankrike 1874–1875 og Tyskland 1899. Den tyske

Gauss-ekspedisjonen avla et kort besøk på Saint-Paul i 1903. Fra begynnelsen av 1900-tallet oppholdt flere ekspedisjoner seg på Kerguelen. Der ble hvalfangst og elefantselfangst tatt opp igjen i 1908 i en mer moderne, industrialisert form av et felles fransk-norsk foretak drevet av Bossière brødrene og Storm, Bull & Co., Kristiania. Stasjonen ble etablert i Port Jeanne d'Arc og etter 1911 var det bare elefantseler som ble tatt. Anlegget ble utdatert etter første verdenskrig, da flytende kokerier overtok, men ble brukt igjen 1920–1931, da det ble definitivt stengt. Sauehold ble forsøkt som næringsvei på Kerguelen og en stasjon ble etablert 1908–1909 i Port Couvreux, hvor et fransk postkontor ble åpnet i mars 1909. Saueforetaket ble nedlagt i 1929 omtrent samtidig med slutten på hvalfangststasjonen.

Amsterdam- og Saint-Paul-øyene ble annektert av Frankrike i 1843 med hensikt å beskytte fiskeriet som allerede ble drevet der av fiskere fra fransk La Réunion og den tidligere (1715–1810) franske kolonien Mauritius. En fiskeri- og selfangststasjon ble opprettet samme året med 23 fiskere som ble transportert til Saint-Paul. Stasjonen virket frem til 1853, men fiskere fra La Réunion fortsatte å fiske ved øyene i mange år etter nedleggelsen. Kyr, geiter og katter ble introdusert og forekomster av griser og mus ble rapportert. Det ble også forsøkt med grønnsakdyrking. Sel- og hvalfangere, fiskere og mannskap fra havarerte skip tilbrakte større eller mindre tid på øyene. I 1871 ble *HMS Megaera*, et britisk troppetransportskip med 500 mann om bord, med vilje kjørt på stranden på Saint-Paul etter at det sprang lekk. Alle de havarerte ble reddet etter tre måneder. På den annen side fortalte en selfangstgruppe



Hvalfangststasjon Port Jeanne d'Arc, Kerguelen i 2000. (Foto: Jean-François Le Mouël). (Kilde: Fra artikkelen Le Mouël 2004).

i 1853 at de hadde vært på Saint-Paul i syv år. Et kort forsøk på å etablere en bosetting ble foretatt i 1870−1871, da Monsieur Heurtin, en franskmann som bodde på La Réunion, seilte med kaptein Godefroy på *Sarcelle* fra La Réunion til Amsterdamøya med kone, barn, fire arbeidere og noen kyr for å kolonisere øya. Etter syv måneder oppga de forsøket på å satse på kyr og avlinger og returnerte til La Réunion. Kyrne ble etterlatt på øya.

En særegen hummerart, *Jasus paulensis*, funnet på Saint-Paul og Tristan da Cunha, ble basis for en fransk hummerhermetiseringsfabrikk på Saint-Paul i 1928–1931. Henri Emile Bossière, den samme som var involvert i både saue-farming og sel- og hvalfangststasjonen i Port Jeanne d'Arc, startet i 1927 selskapet La Langouste Française på Saint-Paul for å utnytte hummerbestanden. Sammen med broren René var han direktør for Compagnie Général des Îles Kerguelen, Saint-Paul et Amsterdam. Opp mot 100 fiskere fra Bretagne og Madagaskar ble hentet inn for å arbeide med hummerne om sommeren. Det gikk bra frem til 1931, da beriberi (mangelsykdom forårsaket av for lite tiamin (vitamin B1)) tok livet av mange av arbeiderne.

Bortsett fra enkelte besøk av den franske marinen viste Frankrike liten interesse for øyene før Storbritannia under andre verdenskrig luftet en plan om å etablere en værstasjon på Saint-Paul. Først i 1949 ble imidlertid en fransk stasjon i stedet etablert på Amsterdamøya av P. Martin de Viviès og den eksisterer fremdeles som en vitenskapelig base. Stasjonen bærer de Viviès' navn, men stedet het opprinnelig Camp Heurtin.

Fra 1865 begynte New Zealand å sørge for visse forsyninger og hjelpetiltak for skipbrudne på Aucklandøyene og i 1887 ble proviantdepoter etablert, da fire skipshavarier allerede var registrert mellom 1833 og 1887. Tre depoter ble etablert og opprettholdt i Port Ross, Norman Inlet og Carnley Harbour. Flere forsyninger, inkludert lettbåter og mindre proviantmengder ble i tillegg spredt rundt på øyene. Enkelte forsøk på faste etableringer var tidligere gjort uten varig hell. I 1842 migrerte en gruppe på 40 māori og 25 av deres moriori slaver fra Chathamøyene til Aucklandøya. Moriorier var de opprinnelige innbyggere av Chathamøyene, newzealandske øyer som ligger 860 km øst for Christchurch. Gruppen tok med seg griser og drev med selfangst og forsøkte noe dyrking. I 1856 returnerte de til Chathamøyene. Enkelte forsøk på sauehold ble gjort på Aucklandøyene i 1890-årene, men det var på Campbelløya det lyktes med forsøk i 1895 og 1897 som ledet til en større satsing i 1901 og senere med flere tusen importerte sauer. Det var flest sauer på øya omkring 1913 med 7-8000 dyr. Saueholdet fortsatte deretter frem til 1931, da sauene ble overlatt til seg selv. De siste ble slaktet på 1980-tallet etter at noen få var blitt tatt med til New Zealand som eksemplarer av 'campbelløysauer'.

I 1848 etablerte hvalfangstselskapet Enderby Brothers av London et selskap kalt Southern Whale Fishery Company. Blant annet ønsket de å opprette en britisk koloni på Aucklandøyene for å bruke den som base for hvalfangstflåten. Kolonien ble etablert i 1849 i Port Ross på Aucklandøya ved at tre skip med bosettere ankom under ledelse av Charles Enderby. De ble overrasket over å finne gruppen med māori og moriori allerede på øya.

Bosettingen, kalt Hardwicke, ble ingen suksess og ble oppgitt i 1852. Blant annet slo ikke hvalfangsten til, seilskip seilte hovedsakelig forbi og jordbruksforsøk ble mislykket.

Blant andre 'næringer og aktiviteter' kan nevnes planer om å bruke Macquarieøya til fengselsanstalt. Mellom 1810 og 1919 ble 144 skipsbesøk notert og tolv av disse havarerte på øya. Forholdene på øya og i havet utenfor ble da regnet som såpass harde at fengselsplanen likevel aldri ble realisert. Den australske Antarctic Division, som forvalter de australske subantarktiske og antarktiske forskningsstasjonene, har imidlertid en helårsstasjon på Macquarieøya.

Kulturminner og arkeologi

Mens ekspedisjonshyttene som tilhørte 'den heroiske epoken' i Antarktis er godt synlige og til dels også restaurert kan boligene etter selfangere på de subantarktiske øyene være vanskelig å få øye på. Som oftest var de laget som midlertidig, kortvarig ly for vær og vind mens slakteperioden holdt på. Det hendte imidlertid at arbeidslag skulle eller eventuelt ble nødt til å bli over lengre tid. Det kunne dreie seg om ett år eller i noen tilfeller to eller flere. Da ble det nødvendig å forbedre boforholdene så godt det lot seg gjøre med materialene mennene hadde for hånd. Det kunne være store steiner, kanskje hvalbein eller skipsbord og annet materiale fra havarerte skip, eller ved å ta i bruk huler. Særlig der byggematerialene bare var naturlige stein, huler og bergvegger kan kulturminnet gå upåaktet hen for uerfarne moderne besøkende. De kan til og med bli uforvarende 'ramponert' ved



Rester av selfangerbolig på Heardøya 1986–1987. (Foto: Angela McGowan).

at stein og bein flyttes for å rydde en plass eller lage en annen innretning som for eksempel bålplass.

Heldigvis har profesjonell inventering av kulturminner foregått på øyene de siste 20–30 årene, men uten nødvendigvis å lede til bevaringstiltak eller arkeologiske undersøkelser før kulturminnet forgår helt. Detaljer om arkeologien og kulturminnene på de enkelte øyene finnes i publikasjoner som Zarankin et al. (2023) og Le Mouël (2004) og skal stort sett bare nevnes generelt her.

Med historien i bakhodet forstår en at kulturminnene hovedsakelig kan bestå av rester av sel- og hvalfangstaktiviteten på land (spekkgryter eventuelt med fundamenter, kanskje noen redskaper), innrissinger av datoer og navn på steiner – som enten viser til trangen til å dokumentere at 'vi var her' eller ble gjort av skipbrudne som ikke ville glemmes – tufter og boligrester inkludert noen hytterester der folk oppholdt seg over kort eller lengre tid, og rester etter vitenskapelige baser som kan inkludere større varder og rester av observasjonsposter. På Amsterdamøya mener arkeologer å ha påvist fundamentene til Heurtins hus fra bosettingsforsøket i 1870–1871. Det er ikke til å komme fra at ekspedisjonene til disse isolerte områdene kunne medføre at mannskap aldri kom seg hjem, men fikk en ensom grav på en av øyene. Graver er derfor også et kjent og for det meste fremdeles synlig minne fra tidligere historiske epoker. Studier og dokumentasjon av skipsvrak har vært et viktig tiltak på alle øyene.

Det er interessant, og litt ironisk, at en av faktorene som truer kulturminner i dag ikke bare er naturens barske klima og klimaendringene. Erosjon og nedbryting av kulturminnene blir også forårsaket av seler – spesielt de svært tunge elefantselene – som drar seg over skjøre kulturminner og lager liggegroper blant restene som er overlevninger fra en aktivitet som nesten fikk utryddet selenes forfedre for 100–150 år siden.

I tillegg til de noe vanligere spekkgryter med fundamenter har Kerguelen det mest iøynefallende kulturminnet i og med restene av den industrielle hvalfangststasjonen fra 1908, avbildet over. Bygninger på den historiske hvalfangststasjonen ble restaurert i 2000 og hele anlegget ble digitalt dokumentert i 2010[7]. Også på Kerguelen finnes flere store varder og rester etter de vitenskapelige basene fra 1874 og senere. Mange graver fra selfangsttiden finnes, til dels samlet i felles gravplasser, og enkelte boligtufter etter hvalfangere eller skipbrudne som ventet på henting eller redning. Da *Antarctic* besøkte Kerguelen under ekspedisjonens leting etter nye hvalfangstfelter i 1894–1895 noterte kaptein Kristensen mengder med store hvalbein (retthval) nordøst på øya, som var rester fra tidligere hvalfangstaktivitet. Syv hvalfangergraver ble også notert i Betsy Cove på nordøstsiden av øya. Da registrering av kulturminner på øya, særlig etter selfangsten, ble foretatt på 1990-tallet var gravplassen i Betsy Bay fremdeles godt synlig.

På Crozetøygruppen er det likeledes rester av hval- og selfangstaktiviteten på land i tillegg til enkelte graver. Rester av små hytter finnes etter sjømenn som havarerte på øygruppen, samt innrissinger av datoer og navn på steiner.

7. Se website til Terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

På de andre franske øyene Amsterdam og Saint-Paul er det også dokumentert de 'vanlige' inskripsjoner på steiner og rester etter små hytter som antagelig er minner etter skipbrudne sjømenn og forskere. Et spesielt innslag på Saint-Paul er jernkjelene etter hummerfabrikken som var i virksomhet 1928–1931.

En arkeologisk kartlegging av australske Heardøya ble utført i 1986–1987 som basis for forvaltning av kulturminnene. Mange gjenstander assosiert med selfangst ble dokumentert, inkludert 22 gryter for spekk-koking, noe som var et uvanlig høyt antall. Tønner til lagring av oljen var også vanlige. Rester av boliger ble registrert, for eksempel lave steinmurer og stående peler som indikerte tidligere teltkonstruksjoner.

På australske Macquarieøya, hvor først seler og så pingviner ble fangstet nesten til utryddelse mellom 1810 og 1919, er det dokumentert kulturminner fra denne aktiviteten i form av spekkgryter, tømmer, hyttetufter, graver og inskripsjoner; omtrent som på de andre øyene. Arkeologer som har arbeidet for australske myndigheter har dokumentert, og i en del tilfeller utgravd, prosesseringsstedene for sel og pingviner omkring på øya både som ledd i historiske studier og i forbindelse med dagens forvaltning av øyas Verdensarvstatus. I tillegg er dagens australske vitenskapelige base som ble etablert i 1911 blitt undersøkt for å utfylle basens tidligste historie.

På de sør-afrikanske øyene Prince Edward og Marion ble et register over kulturminnesteder laget i 1986. Det viste til 18 selfangst- eller skipsvraksteder på Marion og seks på Prince Edward. Kartleggingen ble oppdatert på 1990-tallet.

På de newzealandske Auckland- og Campbelløyene har det foregått registrering og kartlegging av arkeologiske tegn etter blant annet før-europeiske polynesiske besøk. Selfangstaktiviteten har ikke



Rester av spekk-kokeri på Heardøya i 1986–1987. (Foto: Angela McGowan).

etterlatt så mange arkeologiske spor. Tolv mulige steder ble dokumentert under en kartlegging i 2003, men de kunne også ha vært fra senere aktivitet. Til sammen ble nesten 130 kulturminnesteder registrert under kartleggingen. Bosettingen i forbindelse med Enderby-foretaket Southern Whale Fishery Company i Port Ross 1849–1852 ble studert. Der var det opprinnelig minst 30 bygninger, men alle unntatt én ble fjernet da virksomheten sluttet. Kulturminner assosiert med ti kjente skipsvrak ble dokumentert (blant annet skipsmaterialer, nødly, stier og en smie). Rester av nøddepotene og utstyr som myndighetene fikk etablert for skipbrudne mot slutten av 1800-tallet ble også registrert.

Konklusjon

Denne artikkelen har ikke forsøkt å gi en fullstendig oversikt over de nevnte subantarktiske øyene og deres historie. Bare en opplisting av ekspedisjoner og skip som besøkte de enkelte øyene hadde sprengt alle rammer. Artikkelen har imidlertid hatt som målsetting å introdusere øyene, si noe om geografien og naturforholdene, samt beskrive hovedlinjene i øyenes betydning i et historisk perspektiv. Felles for øyene har vært at de fungerte som (nød)havner i de store havstrekningene som omkring 1800-tallet ble krysset av seil/dampskip på lange og farlige seilas mellom Australia og New Zealand, Sør-Afrika og land i Asia. De viste seg alle å huse store bestander av seler og pingviner som kunne utnyttes for pels og olje, og de var enestående vitenskapelige observasjonsposter og baser der annet land ikke fantes.

Historien om menneskers utnyttelse av de subantarktiske øyene har kommet veldig i skyggen av de store oppdagelseshistoriene som omfatter både det antarktiske kontinentet og ikke minst havstrekningene som måtte krysses for endelig å finne frem til kontinentet i sør. Ofte var det selfangst som drev den geografiske letingen sørover, men allikevel er den tidligste historien som gjelder selfangere og deres aktivitet i og rundt Antarktis lite kjent. Følgelig har det vært lett å overse kulturminnene etter denne aktiviteten. Disse har i de senere årene blitt undersøkt ved arkeologiske utgravninger og i de skriftlige kildene som måtte finnes i flere land og arkiv. Dette faglige arbeidet har gitt detaljer om selfangernes liv på de subantarktiske øyene som ikke finnes andre steder, for eksempel om hvordan lokale ressurser ble brukt også til nødtørftige boliger, klær og mat under slaktesesongen og i en del tilfeller til livets opphold gjennom et helt år (eller flere). Som Zarankin et al. (2023) skriver (i denne forfatterens oversettelse): "*Små, dårlig-utstyrte gjenger ble satt i land for ubestemte tidsperioder for å samle en uviss mengde selressurser i et barskt miljø og hadde da andre prioriteter* [enn å hevde rettigheter] – *den første av hvilke var å overleve*".

Kulturminnene som finnes i dag på disse øyene er stort sett blitt dokumentert og har mange felles trekk som hjelper å belyse øyenes historie. Dokumentasjonen har hovedsakelig vært et ledd i å innføre – eller argumentere for – bedre forvaltning. Dessverre er heller ikke disse kulturminnene skånet for tiltagende nedbrytning som forsterkes av klimaendringene. I tillegg er det ironi i det faktum



Elefantseler lager seg liggegroper blant gravene på Syd-Georgia og ødelegger både gravene og minnesmerkene. Selene forårsaker lignende problemer for kulturminnene på de andre subantarktiske øyene. (Foto: Susan Barr).

at selbestandene som nå har tatt seg opp igjen også forårsaker store skader på kulturminnene etter den historiske fangstvirksomheten.

Litteratur

Chaplin, P. J. 2022. Antarctic's voyage to the Southern Ocean. Oversettelse av Leonard Kristensens *Antarctic*'s reise til Sydishavet (1895). Eget forlag.

Headland, R. K. 1993. Chronological List of Antarctic Expeditions and Related Historical Events. Cambridge University Press

Le Mouël, J.-F. 2004. Heritage in the French Sub-Antarctic Territory: Between Urgency and Emergency. In: Cultural Heritage in the Arctic and Antarctic Regions. Red.: S. Barr og P. Chaplin, ICOMOS IPHC, Norway: 60–64.

Ross, J. C. 1847. A Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions, during the years 1839–43. Vol. 1. John Murray, London.

Shirihai, H. 2019. A complete guide to Antarctic Wildlife. Alula Press, Finland.

Terauds, A., Cooper, J., Chown, S.L. & Ryan, P. 2010. Marion & Prince Edward. Africa's southern islands. Sun Press, South Africa.

Villagran, X. S., Schaefer, Carlos E.G.R., Ligouis, B. 2013. Living in the cold: Geoarchaeology of sealing sites from Byers Peninsula (Livingston Island, Antarctica). Quaternary International, Vol. 315: 184–199

Zarankin, A., Pearson, M., Salerno, M.A. 2023. Archaeology in Antarctica. Routledge.

Noter

Forfatteren har skrevet artiklene i Store norske leksikon på nett (https://snl.no/) som gir basisfakta om Crozetøyene, Kerguelen øygruppen, Amsterdam- og Saint-Paul-øyene, Prince Edward og Marion-øyene, og de andre nevnte øyene finnes også der. Her blir det noen andre fakta og utdypninger. Det varierer i kildene om enkelte av øyene omtales som én øy med småøyer rundt eller som en øygruppe der de små nærliggende øyer blir regnet for seg.

42 år med ozonmålinger på Svalbard

Av Per Kyrre Reymert

Per Kyrre Reymert er magister i nordisk arkeologi. Han har bl.a. arbeidet ved Tromsø museum og har vært kulturminnerådgiver hos Sysselmannen på Svalbard. Han har formidlet Svalbards historie i bøker, artikler, foredrag og på ekskursjoner i mer enn 40 år. Reymert er Ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden for sin innsats for kulturminner på Svalbard.

Innledning

Ozonmålinger var noen av de aller første vitenskapelige undersøkelser som ble foretatt i Ny-Ålesund. Sommeren 1929 kom sveitseren F.W. Paul Götz opp med spektrografer av typen Fabry-Buisson og Féry. Han ønsket å få målinger på meget høye breddegrader. Götz oppdaget da en metode til å måle den vertikale fordeling av ozon i atmosfæren (Götz 1931, Dobson 1968). De første norske ozonmålinger på Svalbard startet i 1950.

Hvordan Dobson nr. 8 kom til Longyearbyen

Søren H.H. Larsen tok eksamen som



Sveitseren F. W. Paul Götz foretok ozonmålinger med spektrografer av type Fabry-Buisson (foran til venstre) og Féry (til høyre) i Ny-Ålesund i 1929. Legg merke til Roald Amundsens luftskipshangar helt til venstre i bildet. (Foto: F.W.P. Götz).

cand. real. på ozonmålinger ved Universitetet i Oslo i 1950 og her fikk han samme år stilling på Fysisk Institutt.

I september 1950 reiste Larsen til Longyearbyen sammen med sin ektefelle Asgerd og med seg hadde de ozonmåleren "Dr. Dobson's Ozone Spectrophotometer No. 8". Dette var starten på den 71-årige svalbardhistorien til D008 som instrumentet kalles.

I Longyearbyen opprettet Larsen stasjon nr. 044 i det internasjonale nettverket "Global Atmosphere Watch". Dette var den nordligste målestasjonen og den eneste polare. Søren og Asgerd tok 52 ozonmålinger fra høsten 1950 til høsten 1951 (Larsen 1988).

D008 – et kjælenavn

D008 var bygget i 1939 av den engelske fysikeren Gordon M. B. Dobson (1889–1976). Samme år ble det utlånt fra "International Union of Geodesy and Geophysics" til bestyrer Einar Tønsberg ved Nordlysobservatoriet i Tromsø. Det ble brukt på et observatorium på Dombås fra 1940 til 1946 og deretter på det Meteorologiske Institutt på Blindern i Oslo fra 1946 til 1949. Før turen til Longyearbyen var D008 i 1949–1950 hos Gordon Dobson i Oxford for en større teknisk oppgradering. (Langlo Olsen 1952, Svendby 2003, Brekke 2012).

Hvorfor ozonmålinger?

Ozon er en usynlig gass som finnes i atmosfæren 25 til 30 kilometer over oss. Den utgjør kun en milliondel av atmosfæren, men gir et så å si ugjennomtrengelig, beskyttende lag for solens ultrafiolette stråler og er derfor av avgjørende betydning for livet på Jorden. Bare omtrent 25 % av de ultrafiolette strålene kommer igjennom ozonlaget. Ozon (O_3) dannes ved at sollysets ultrafiolette stråler bryter opp oksygenmolekyler slik at et frigjort oksygenatom kan binde seg med et annet oksygenmolekyl. Ozon måles i linjer i lysets fargespektrum ved å sammenligne lysintensiteten i linjer (bølgelengder) som absorberes av ozon med linjer som ikke absorberes. Slik kan man beregne det totale ozoninnholdet langs den veien som lysstrålene har tilbakelagt gjennom atmosfæren.

De beste målinger får man i direkte sollys, men det er også mulig å ta målinger i lyset fra månen og stjerner. En måling tar 20–30 minutter og utføres i friluft. På Svalbard ble det tatt målinger fra midt i mars til ut september og noen i månelys i mørketiden. Målingene på Svalbard var viktige fordi ved månelysmålinger i mørketiden kunne man få målinger hele året de dagene lysforholdene tillot.

Bergmesteren måler

Etter at Søren og Asgerd Larsen dro fra Longyearbyen høsten 1951 ble observasjonene overtatt på frivillig basis av bergmesteren for Svalbard Harald Welde med noe hjelp av Fridtjof Løwø, ingeniør i Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Vinteren 1959–1960 ble målingene tatt av telefullmektig Dag Føllesdal ved Svalbard radio. Det ble gjort en stor innsats med målinger i sollyset fra mars t.o.m. oktober og noen målinger i månelys i mørketiden.



D008 på rampen på Bergmestergården i Longyearbyen. (Foto: Steinar Berger, Nordlysobservatoriet, Tromsø).

I perioden 1950–1962 ble det tatt 4685 enkeltmålinger fordelt på 1637 dager. (Volger et al. 2006.) Det ble ikke gjort observasjoner i 1963, men i 1964 og 1965 og januar–april 1966. Søren Larsen var ansvarlig for målingene og sendte rapport til The International Ozon Commission.

D008 i Ny-Ålesund

Det første året med norsk, overvintrende forskningsaktivitet i Ny-Ålesund var 1966–67. Det Norske Institutt for Kosmisk Fysikk, Nordlysobservatoriet i Tromsø, var ansvarlig institusjon. Forskerne var vitenskapelig assistent Asgeir Brekke, hovedfagsstudent i fysikk, og ingeniør Jens Angard. Sommeren 1966 satte Brekke og Angard opp forskjellige vitenskapelige instrumenter inkludert D008 som kom fra Televerket i Longyearbyen. Målestasjonen i Ny-Ålesund ble stasjon nr. 089 i "Global Atmosphere Watch".

Det ble tatt ozonmålinger fra sommer til sommer 1966–1967 og etter at Brekke reiste ned, fortsatte Jens Angard ozonmålingene 1967–1969, nå som ansatt ved Norsk Polarinstitutts (NP) forskningsstasjon i Ny-Ålesund (Gjelsvik 1970, Siggerud 1970). I årene 1966–1969 ble det her tatt i alt 132 målinger.

Hvor var D008 i årene 1969–1983

Lite er kjent om D008 i årene 1969–1983. Antagelig stod det på Forskningsstasjonen i Ny-Ålesund. Halvard Boholm som var ansatt der i 1972, husker at instrumentet stod bortgjemt på forskningsstas-

jonen som da var lokalisert i bygningen som ble kalt Gult Hus. Ozonmålinger er ikke nevnt i Norsk Polarinstitutts Årbok for årene 1970–1982. Årsaken var teknisk feil og i 1977 tok Søren Larsen alle de tre norske Dobson-instrumentene (D008, D014, og D056) til Boulder, Colorado, USA for modernisering.

Hvor D008 ble oppbevart etter at det kom tilbake fra USA er ukjent, men det var antagelig på Institutt for Fysikk ved Universitetet i Oslo hvor Søren Larsen arbeidet.

På Svalbard lufthavn

Sommeren 1983 kom D008 tilbake til Svalbard og Longyearbyen og der begynte ozonmålinger som ble tatt av meteorologene ved Svalbard Lufthavn. D008 stod på en vogn på Avinor-hangarens østside nær tankanlegget. Rapportene ble sendt til Søren Larsen som var oppe i Longyearbyen et par ganger for å se til D008. Målingene fortsatte til 1993. I årene 1983–1993 ble det tatt 475 målinger i Longyearbyen (Henriksen og Svendby, 1997).

I 1990 overtok Norsk Institutt for Luftundersøkelser (NILU) ansvaret for den nasjonale overvåkningen av ozonlaget inkludert målinger fra Svalbard.

Målingene i Longyearbyen må ha slitt på D008 for i 1994 kom instrumentet til Tromsø der det ble overhalt og så sendt til Oslo for kalibrering.

Hos NP i Ny-Ålesund

I Norsk Polarinstitutts Årsmelding 1995 står det at det planlegges å bygge et optisk kalibreringslaboratorium i Ny-Ålesund under Large Scale Facility-programmet. I 1995 var D008 tilbake i Ny-Ålesund og



D008 på trallen i Ny-Ålesund våren 1967. (Foto: A. Brekke).

i bruk frem til 1997. Instrumentet stod da på observasjonsplattformen på taket på bygningen Ungkarsheimen 1 som da var NPs forskningsstasjon. Der delte D008 et lite skur med all-sky kameraet når de ikke var i bruk (Sverre Norman Thon, pers. medd. 2023). I 1999 ble det etablert et optisk kalibreringslaboratorium på Sverdrupstasjonen, NPs nye forskningsstasjon i Ny-Ålesund. I den forbindelse var D008 i Oslo for oppdatering og kalibrering med de andre norske instrumentene, (Svendby og Dahlback 2002).

Laboratoriet fikk eget areal på toppen av "lavvoen" i bakkant av Sverdrupstasjonen. "Lavvoen" er det lokale navn på den spisse, flersidige del av stasjonen. Her var det plassert forskjellige strålingsinstrumenter: Dobson-spektrofotometeret, et erythem-dose-instrument, et Bentham spektrometer og et filterinstrument fra NILU og andre standard strålingsinstrumenter for solstråling. D008 ble plassert i instrumentetasjen, slik at det kunne rulles ut under åpen himmel på observasjonsplattformen.



Nummerskiltet på D008. (Foto: P.K. Reymert 2017).

D008 ble så drevet frem til mai 2007 (Jon Børre Ørbæk, pers. medd.). Det ble ikke målt ozon av NP i 2003, 2004 og 2005.

Den siste måling

1. mai 2007 er siste gang det ble målt ozon med D008 på Svalbard. Ifølge måleskjemaet tok ingeniør Carl Petter Nielsen observasjonen på Sverdrupstasjonen i Ny-Ålesund. Temperaturen var ÷17 °C og det var nesten skyfri himmel. Den første serien ble tatt hvert minutt fra 12:08 til 12:13 og den andre hvert minutt fra 12:15 til 12:20, ialt 12 målinger.



D008 Ny-Ålesund 2017. (Foto: P.K. Reymert).

Museum eller målinger?

Fra den siste måling i 2007 ble D008 stående på Sverdrupstasjonen. I 2016 spurte NPs stasjonssjef i Ny-Ålesund Per Erik Hanevold forfatteren av denne artikkelen, som da vikarierte ved Svalbard Museum, om instrumentet hadde museal interesse. Instrumentet hadde ikke vært brukt på 10 år og det opptok plass i stasjonens instrumentetasje.

D008 har forskningshistorisk betydning for Ny-Ålesund. Instrumentet ble brukt i 1966–67 under den første forskningsovervintringen i Ny-Ålesund. Denne norske overvintringen ble starten på Ny-Ålesund som forskningsstasjon og på NPs forskningsstasjon der. Ny-Ålesund er nå verdens nordligste helårlige naturvitenskapelige forskningsstasjon. D008 ville derfor passe godt inn på Ny-Ålesund Museum. Instrumentet ville både vise stedets lange forskningshistorie og til det viktige observasjonssted for miljøforskning.

Men hvem eier ozonmåleren?

Med hjelp av Magnar Gullikstad Johnsen ved Tromsø Geofysiske Observatorium, Det Arktiske Universitet, UiT, kom jeg i kontakt med Ulf Köhler, leder av WMOs Regional Dobson Calibration Center (RDCC) ved Meteorological Observatory i Hohenpeissenberg i Tyskland.

Ulf Köhler kunne opplyse at D008 eies av The International Ozone Commission, som organiserer programmer og analyser av ozonmålinger. Han var ansvarlig for drift og bruk av D008 og ønsket å få instrumentet ned til RDCC for å vurdere om det kunne tas i bruk til ozonmålinger. Det nå 85 år gamle instrumentet ble ikke en museumsgjenstand, men skulle vurderes for å tas i bruk.

D008 ble sendt fra Ny-Ålesund til RDCC i Tyskland 26. februar 2021. Her ble instrumentet undersøkt og viste seg å være i utmerket stand. Det ble gjort klart til bruk, men det er ennå ikke avgjort hvor instrumentet skal plasseres.

D008 71 år på Svalbard

D008 var på Svalbard i 71 år fra 1950 til 2021. Spektrofotometeret målte ozon fra Longyearbyen og Ny-Ålesund i til sammen 42 år. Få andre vitenskapelige instrumenter har vært like lenge og i bruk på Svalbard.

D008 er det eldste av de ca. 120 instrumentene av denne typen som ble produsert og er nå klar for nye ozon-målinger i miljøforskningens tjeneste.

Trykte kilder

Brekke, A. 2012. Sigurd Einbu og Det Norske Institutt for Kosmisk Fysikk. S. 78–98 i: Bentdal, G. (red.) En himmelrommets fyrvokter. Snøhetta forlag.

Brekke, A. 2016. Da forskningen kom til Ny-Ålesund, en personlig beretning, Tromsø Geophysical Observatory Reports, No. 4, UiT – Arctic University of Norway.

Gjelsvik, T. 1970. Norsk Polarinstitutts virksomhet i 1968 Norsk Polarinstitutt Årbok 1968: s. 119.

Götz F. W. P. 1931. Zum Strahlungsklima des Spitsbergensommer - Strahlungs-und ozon messungen in der Königsbucht 1929, Gerlands Beitr. Geophys. 31: 119–153..

Langlo (Olsen), K., 1951. On the amount of atmospheric ozone and its relation to meteorological conditions, 1952. Geofysiske

publikasjoner Vol XVIII, No 6.
Larsen, S.H.H. 1988. Atmosfærens ozon. Historikk og debatt, Polarboken 1987–88: 75–80.
Siggerud, T. 1970. Forskningstasjonen. Norsk Polarinstitutt Årbok 1969: s. 175.
Svendby T. M., Henriksen T. 1997. Ozonlag, UV-stråling og helse. Sidene 18–23. Akademika. Digital versjon.
Svendby, T. M., and Dahlback, A. 2002. Twenty years of revised Dobson total ozone measurements in Oslo, Norway, J. Geophys. Res. 107 (D19), 4369, doi:10.1029/2002JD002260.
Svendby T. 2003. Reanalysis of total ozone measurements at Dombås and Oslo, Norway, from 1940 to 1949. J. Geophys. Res. 108 No. D24, 4750, doi:10.1029/2003JD003963.
Vogler, C. , Brönnimann S., and Hansen G. 2006. Re-evaluation of the 1950–1962 total ozone record from Longyearbyen, Svalbard. Atmos. Chem. Phys. 6: 4763–4773.

Arkiver

Tromsø Geofysiske Observatoriums arkiv: Målingene i Longyearbyen (1950-1966).
Statsarkivet i Tromsø: S-0118 – Nordlysobservatoriet i Tromsø, Boks 578 og 574, mappe 95.
Statsarkivet i Tromsø: Bergmesteren for Svalbard, boks 21, og 45.



Sverdrupstasjonen i Ny-Ålesund med lavvoen med observasjonsplattformen til høyre. (Foto: Max König 2014, Norsk Polarinstitutt).

John Cunningham – adelsmann, sjøoffiser, oppdager, amtmann og heksebrenner

Av Jon Bech

Jon Bech (født 1944) er cand. jur. og cand. mag. Han har bl.a. vært polarrådgiver i Utenriksdepartementet og ambassadør i Sør-Afrika. Han ledet den norske inspeksjonen i Antarktis i 1996. Forfatteren er i 11 ledd i slekt med Christine Hansdatter Cunningham, John Cunninghams datter.

Hvem var John Cunningham?

Sir John Haris Cunnynghame, Hans Kønig, Hans Kønning, Hans Kønigham, Hans Konge, Kong Hans. Kjært barn har mange navn. Her skal vi bruke hans engelsk-klingende navn - John Cunningham. De mange ulike navnene avspeiler en mann med mange sider, talenter og interesser. John Cunningham levde fra ca. 1575 til 1651 og var en spennende og unik kombinasjon av skotsk adelsmann og dansk-norsk sjøoffiser, oppdager og heksebrenner, som endte som lensherre (amtmann) på Vardøhus. I den siste posisjonen satt han i 32 år. Herfra ledet han an i kampen mot det utbredte «hekseriet» i Finnmark.

John Cunningham ble født på godset Baron West ved Crail i fylket Fife i Skottland som uekte sønn av godseier John Cunningham senior (1550 – 1602). Faren tilhørte en skotsk friherreslekt. Morens navn er ikke kjent. Muligens var hun den 18 år gamle skotske adelskvinnen Agnes Campbell. En annen mulig morsfigur var Isobel Spence fra Fife. Godseier Cunningham fikk gitt sin sønn formell status som ektefødt sønn i 1596.

John Cunningham var gift to ganger. Første gang med skotske Christin Wedderburn, som døde i 1624. Hun var opprinnelig fra Fife i Skottland, men brud og brudgom møttes trolig først i Danmark. Giftemålet fant sted i Helsingør i 1607 med kong Christian IV blant bryllupsgjestene. Ekteskapet var barnløst. Annen gang med den danske adelskvinnen Ellen Clausdatter Hundermark, som levde fra 1604 til 1632 eller 1633. Bryllupet fant sted i 1625 på Bodøgård utenfor Bodø. På den måten giftet John Cunningham seg inn i den danske adelen og ble deleier av adelsgården Gerdrup på Sjælland. Paret fikk ingen barn, men John Cunningham



John Cunninghams våpenskjold (Anders Thiset 1904 – Nyt dansk Adelslexikon).(Kilde: Wikimedia Commons).

hadde en elskerinne som skjenket ham to døtre. Den ene – Christine (Kirstin) Hansdatter eller Christine Jonsdatter, som hun også ble kalt, ble født i Vardø i 1620 og er stammor til en rekke kjente norske slekter.

Dansk-norsk sjøoffiser

John Cunningham kom i Christian IVs tjeneste som sjøkaptein («skibshøvedsmand») i 1603. I 1605 ble han utnevnt til kaptein på marinefartøyet *Trøst.* Man kan undres over hvordan en skotsk adelsmann kunne ende opp som dansk-norsk sjøoffiser under kong Christian IV. Men John Cunningham var bare en av de mange skotter som kom til Danmark-Norge på 1500- og 1600-tallet og gjorde en betydningsfull innsats som embetsmenn, handelsfolk og som sentrale aktører i den dansk-norske marinen. En av kong Christian IVs nærmeste rådgivere og diplomater var således skotten Andrew Sinclair eller Anders Sinklar, som endte opp som kammerjunker og riksråd. Selv om det var historiske bånd til Skottland, gikk de normalt ikke så langt som å ta hverandres borgere inn i de respektive lands forsvar. Forklaringen skal angivelig være det nære vennskapet mellom kong Christian IV og hans svoger, den skotske kongen Jakob VI (fra 1603 også Jakob I av England). Det var også nærmest tradisjon at de danske kongene rekrutterte sjøoffiserer fra Skottland, ettersom erfaringene med skotsk sjømannskap var så gode. Fra dansk side var man også opptatt av å utnytte den lokalkunnskapen engelske og skotske navigatører var i besittelse av når det gjaldt Grønland og omliggende farvann.

John Cunningham slo seg ned med sin familie i Stengade midt i Helsingør hvor også hans fetter Thomas (Tamis) Cunningham holdt til. De to opererte ofte sammen, etter hvert også i Finnmark. Helsingør var ikke bare en innfallsport til Østersjøen, men var dessuten viktig for kontakten med Norge. John Cunningham hadde god kontakt med den relativt store skotske kolonien i byen.

Opplysninger om John Cunninghams liv og virke før 1603 er sparsomme, men det antas at han har hatt en lang karriere i den dansk-norske statstjenesten og at han i ung alder ble sendt i lære ved det danske hoff. Deretter skal han ha reist mye rundt i Europa og også skaffet seg erfaringer til sjøs. Muligens kan han også ha seilt til Newfoundland.

John Cunningham forble i den dansk-norske marine i 15 år før han ble utnevnt til lensherre på Vardøhus. I denne tiden spilte han en viktig rolle i utformingen av danskekongens maritime utenrikspolitikk og deltok aktivt i kystvakttjeneste og arktisk navigasjon. Som sjøkaptein deltok han i flere ekspedisjoner, både til Grønland (1605 og 1606) og Svalbard (1615). Han var også en tur langs norskekysten og innom Færøyene og Island (1616). På Svalbard-ferden i 1615 var Cunningham del av en større ekspedisjon under ledelse av den danske sjøkapteinen Gabriel Christoffersen Kruse. Kruse ble sendt til øygruppen for å innkreve skatt fra utenlandske hvalfangere. På toktet i 1616 førte John Cunningham marinefartøyet *Gabriel*. Ekspedisjonen ble ledet av den danske admiral Jørgen Eriksson Daae på jakt etter pirater og ulovlige hvalfangere og for å stadfeste kong Christian IVs krav på området.

Grønlands-ekspedisjonene

John Cunninghams Grønlands-ekspedisjoner i 1605 og 1606 er i ettertid blitt betegnet som "Grønlands gjenoppdagelse", et begrep som man ellers gjerne forbinder med den norskfødte misjonæren og presten Hans Egede (1686 –1758) og hans langvarige opphold på Grønland fra 1721 til 1736. Egedes misjonsvirksomhet ble starten på den dansk-norske koloniseringen av Grønland og ga ham navnet "Grønlands apostel".

Grønlands-ekspedisjonene var utsendt av Christian IV med formålet for det første å finne enkleste vei til Grønland og å kartlegge mest mulig av vestkysten. Under tre tokt (1605–1607) til Grønland ble store deler av vestkysten av Grønland mellom 66 og 68º N kartlagt. Ekspedisjonene skulle også undersøke mulighetene for handelssamkvem og eventuelle forekomster av edelt metall, i første rekke sølv. Og endelig, men ikke minst, skulle ekspedisjonene forsøke å finne ut hva som hadde skjedd med de norrøne bosettingene på Grønland og etablere kontakt med eventuelle etterkommere. Det hadde ikke vært kontakt med de norrøne bosettingene siden reformasjonen i første halvdel av 1500-tallet. I Danmark-Norge var man redd for at etterkommerne fortsatt var katolske.

Grønlands-ekspedisjonen 1605

Den første ekspedisjonen som kong Christian IV sendte ut i 1605 besto av et mannskap på 44 mann og tre skip: *Trøst* (også kalt *Trust, Trøsten, Hunden* eller *Skjødehunden*) på 60 tonn, sluppen *Katten* (også betegnet *Marekatten* eller *Den grønlandske katt*) på 20 tonn og *Løven* (også kalt *Den røde løve* og *Løffuen*) på 70 tonn. *Trøst* var bygget av skotten David Balfour. *Hund* var angivelig oppkalt etter en av kongens skjødehunder. Ekspedisjonen var borte fra mai til august 1605.

John Cunningham var ekspedisjonens øverste leder og hadde kommandoen på *Trøst*, mens den danske adelsmannen Godske Lindenow var kommandant på *Løven*. Kaptein på *Katten* var den engelske navigatøren John Knight, med den lærde skotten Alexander Leyell som nestkommanderende. Den erfarne engelskmannen James Hall fra Hull fungerte som kjentmann og sjefslos om bord på *Trøst*. Hall deltok på alle de tre toktene til Grønland og skrev i ettertid en omfangsrik rapport om ekspedisjonene til hoffet i København. James Hall (også kalt Jacob Halle) var på grunn av sitt kjennskap til grønlandske farvann etter manges mening ekspedisjonens drivende kraft og dens egentlige leder.

Fartøyene satte seil fra København 2. mai 1605. Den 30. mai fikk man første landkjenning av Grønland på 59,43º N. Grønland hadde tidligere blitt oppsøkt fra Island, men Hall førte skipene opp Davisstredet, som han kjente til fra tidligere tokter. Stredet, som utgjør inngangen til Nordvestpassasjen, er ca. 400 km bredt og forbinder Labradorsjøen i sør med Baffinbukta i nord. Et forrevet fjellparti ble oppdaget og ble døpt Kapp Christian til ære for den danske kongen.

Isen umuliggjorde landgang og i 11 døgn forsøkte de tre fartøyene forgjeves å komme fri av isen. Det endte med et oppgjør, hvor *Løven* ikke turte å seile lenger nordover. Skipene skilte nå lag, idet

Løven søkte land ved Fiskerfjorden litt lenger sør, hvor man drev tuskhandel med grønlendere de påtraff der. Mannskapet kom etter hvert i kamp med de innfødte og tok to fanger med seg til København. *Løven* nådde tilbake til København 28. juli 1605.

De to andre skipene fortsatte mot nord. Den videre ferd gikk gjennom tett is og tåke, og det var vanskelig for de to skipene å holde kontakt med hverandre. Et middel var å avfyre musketter, et annet å slå på tromme. Dersom disse lydene ble oppfattet fra skip til skip visste man at man var samlet. Dag for dag arbeidet ekspedisjonen seg meget forsiktig fremover i en evig kamp mot værgudene. På et tidspunkt ønsket en del av mannskapet at de ikke skulle fortsette. Sjeflosen, James Hall, fornemmet at de befant seg i et ganske trangt sund ikke langt fra Amerika og at det verste hva angikk isen snart ville være overstått. Og han fikk rett. Det ble lettere å komme fram og om morgenen den 12. juni fikk de igjen landkjenning av Grønland. På vei mot land oppdaget de et dominerende og lettkjennelig fjell som raget over alle de andre fjelltoppene. Dette ble gitt navnet Mount Cunningham (i dag Qaqatsiaq). To odder som man seilte forbi fikk navnene Queen Anna Cape, oppkalt etter Danmarks dronning Anna Cathrine og Queen Sophia Cape, oppkalt etter den danske enkedronningen. Fjorden nord for Queen Sophia Cape ble gitt navnet Cunningham Fjord. Her ble *Trøst* liggende, mens Hall med *Katten* seilte lenger mot nord.

Hall undersøkte og kartla kysten nordover til Brade Ransons Fjord (i dag: Atanek) på ca. 69° N. Som nordligste punkt nådde mannskapet på *Katten* Sarkardhit-øya på Diskobuktens sørkyst på 68,35° N. John Cunningham tok landet i besittelse i kongens navn.

Kysten var full av fjorder og bukter og i midten av juli løp de inn Itivdlekfjorden på 66,5° N som de navnga Kong Christians fjord eller Christianus fjord, igjen etter kong Christian IV. James Hall og kapteinen gikk i land i den gode naturhavnen for å se etter spor av landets eventuelle beboere. De fant raskt 3 – 4 «innfødte» foran sine selskinnstelt. Men det oppsto snart uoverensstemmelser med grønlenderne. I de følgende uker ble omegnen undersøkt og varder reist forskjellige steder.

Trøst og *Katten* fant hverandre igjen i munningen av Itivdlekfjorden og nådde København 10. august 1605.

Ekspedisjonen vendte tilbake med verdifulle kartografiske data og mineralprøver. Halls rapport til kong Christian IV inneholdt fire kart som representerte det første forsøk på en nøyaktig og teknisk korrekt beskrivelse av Grønlands vestkyst.

Under 1605-toktet røvet ekspedisjonen med seg "urfolksprøver" tilbake til Danmark. Kort før avreisen fra Grønland ble noen grønlendere bortført, bundet og tatt med til København, som bevis på at Grønland var gjenoppdaget. Både kong Christian IV og dronning Anna Cathrine skal angivelig ha besøkt *Trøst* etter ankomst for å ta grønlenderne i øyesyn. Grønlenderne ble også vist fram for befolkningen i København som eksotiske skapninger fra nordområdene. Det ble arrangert en kapproing, der to grønlendere i sine lette kajakker konkurrerte og vant overlegent over en lettbåt med 16 sterke roere. Hensikten med rovet var



James Halls kart over Christianus fjord (Kong Christians fjord) fra ekspedisjonen til Cunningham 1605. Fjellet i tegningen like til venstre for de to figurene rett over kompassrosen ble døpt Cunningham Mount. Monogrammet til Christian IV har en fremtredende plass i kartet. Legg merke til grønlenderne med kajakker og våpen. (Kilde: British Library).

angivelig å kunne studere de innfødte og deres språk nærmere.

Den norske adelsmannen og kansleren Jørgen Bjelke skrev i begeistring et dikt med tittelen "Relation om Grønland" over Christian IVs første grønlandsekspedisjons hjemkomst i 1605. Det fortelles at noen av grønlenderne slo seg vrange på overfarten tilbake til København og at John Cunningham skjøt og drepte en av dem til skrekk og advarsel for de andre. Kong Christian IV oppfattet selv ekspedisjonen som meget vellykket. Ikke minst gjaldt dette kartleggingen av Grønlands vestkyst mellom 66,5 og 68,5° N. Toktet og de oppdagelser som var gjort, vakte store forhåpninger i Danmark. Dessverre viste det seg at mineralprøvene som var bragt til Danmark ikke inneholdt sølvmalm som antatt, men bare verdiløst glimmer.

Grønlands-ekspedisjonen 1606

1605-ekspedisjonen ga kong Christian IV blod på tann og han besluttet å utruste en ny ekspedisjon, denne gang med fem skip. Ekspedisjonen i 1606 gikk også denne gang til Grønlands vestkyst. John Cunningham var kaptein på marinefartøyet *Den røde løve* eller *Løven*. Toktet ble ledet av den danske admiralen Godske

Lindenow på flaggskipet *Trøst* med James Hall som hovedlos (Pilot Major). På dette toktet fulgte tre grønlendere med som besetningsmedlemmer. De var grønlendere som 1605-ekspedisjonen hadde røvet som var med tilbake, men de døde underveis. Meningen var at disse skulle gjøre det lettere å oppnå kontakt med menneskene man forventet å treffe på Grønland.

Avreisen fra København fant sted 27. mai 1606. Etter is og storm og andre vanskeligheter fikk ekspedisjonen Grønland i sikte 28. juli 1606. (Enkelte kilder mener at bare *Trøst* og *Ørnen* nådde Grønland). I Davisstredet tvang is og strøm fartøyene vestover, helt til de nådde 66° N. De klarte da å seile østover til kysten av Grønland. Fra den vestlige siden av Davisstredet kunne de se Baffinøya, men ekspedisjonsmedlemmene gikk ikke i land der. De gikk i land der Holsteinborg (dagens Sisimiut) ble etablert i 1759. Her fant de en boplass med om lag 40 hus. Også denne gang ble flere grønlendere tatt til fange og deres kajakker røvet for å bli fraktet til København. En av grønlenderne sprang over bord fra det danske fartøyet, mens to andre forsøkte å stikke av i København etter ankomsten der. I tillegg brakte ekspedisjonen med seg hjem enda mer verdiløst materiale og jordprøver.

Storm og uvær fulgte ekspedisjonen så å si på hele resten av turen og hjemreisen ble lang og vanskelig. Først 4. oktober 1606 kunne skipene ankre opp i København.

Grønlands-ekspedisjonen 1607

En tredje ekspedisjon ble sendt til Grønland i 1607, men Cunningham var ikke med på den. Da det ble klart at verken jakten på verdifulle mineraler eller spor av etterkommere etter den norrøne bosettingen på Grønland ga resultater, ble ytterligere tokt til Grønland lagt på is.

Tiden etter 1607

I årene etter 1607 ledet John Cunningham bl.a. straffeekspedisjoner mot svenske pirater og fribyttere og andre som seilte ulovlig i kongens farvann. Han foretok også ekspedisjoner langs kysten av Norge. Under Kalmar-krigen 1611–1613 spilte han en viktig rolle på tokt mot svenskene i Østersjøen og i baltiske farvann. Som kommandør på *Leoparden* ledet han "inspeksjonsseilasene" mot svenskene.

Kanonbåtdiplomati på Svalbard 1615

Engelske hvalfangere sto for den første fangsten av hval utenfor Spitsbergen i 1611. Men britene ble ikke lenge alene om fangsten av hval. Etter hvert dukket både nederlandske, franske, spanske og spansk-biskayiske hvalfangere opp på disse fangstfeltene. Hard og bitter økonomisk rivalisering mellom de forskjellige nasjoners hvalfangere førte flere ganger i perioden 1612–1619 til væpnete sammenstøt. Etter at spansk-biskayiske hvalfangere var fordrevet fra fangstfeltene i 1612–1613 sto striden først og fremst mellom de engelske og nederlandske hvalfangere. Det britiske handelsselskapet Muscovy Company presset for sin del den britiske kongen til å bli innrømmet enerett på hvalfangst i Nordishavet med henvisning til at selskapet hadde okkupert Spitsbergen i Jakob Is navn. Det samme gjorde det nederlandske Noordse Compagnie gjeldende, idet man fastholdt



Abraham Storchs maleri fra 1690 gir et godt bilde på den nederlandske hvalfangsten på Spitsbergen i det 17. århundre. (Kilde: National Maritime Museum, Amsterdam).

at øygruppen ble oppdaget av Willem Barentsz i 1596.

Kong Christian IV og hans etterfølgere på tronen gjorde som norske konger krav på høyhetsrett over Spitsbergen gjennom hele det 17. århundre. På dansk-norsk side var oppfatningen at Spitsbergen var en del av det gamle norske skattland Grønland og at øygruppen dermed hørte under den dansk-norske krone. Christian IV forsøkte å håndheve sine interesser dels ved å sende krigsskip til farvannene ved Spitsbergen, noe som skjedde både i 1615, 1637 og 1643 og sannsynligvis også andre år. Dels ble konflikten søkt løst ved diplomatiske henvendelser til de berørte makter. I en skrivelse av 18. februar 1616 meddelte således kong Christian IV at den hvalfangsten som ble drevet av andre nasjoner ved Spitsbergen bare ville bli tillatt i fremtiden dersom kongens høyhetsrett over Spitsbergen ble anerkjent og at tillatelser ("pass") for slik fangst ble løst mot behørig avgift. Den britiske kong Jakob I avviste kravet med den begrunnelsen at øygruppen var lovlig ervervet for den britiske krone med den såkalte første oppdagelses- og besittelsesesrett. Nederlenderne bestred ikke Christian IVs høyhetsrett over Spitsbergen, men hevdet at havet hvor hvalfangsten fant sted var fritt for alle og at den dansk-norske kongens rettigheter på Spitsbergen ikke ble krenket av denne fangsten.

I begynnelsen av juli 1615 innfant tre dansk-norske orlogsfartøyer seg nord for Kongsfjorden på vestkysten av Spitsbergen, til stor overraskelse for hvalfangerne som jaktet hval i området. Disse var *Enhjørningen*, *Leoparden* og *Heggtor*. I

tillegg omfattet ekspedisjonen to mindre fartøyer («pinasser» eller «pinker»). De var sendt til Spitsbergen for å hevde Danmark-Norges høyhetsrett og interesser over øygruppen. Øverstkommanderende for de dansk-norske orlogsfartøyene var den danske admiral ("skiffshøffuitzmand") Gabriel Kruse. Han var kaptein på *Enhjørningen*, mens John Cunningham (også betegnet «Killingham») var kaptein på *Leoparden*. Cunningham ble bistått av engelskmannen James Vadun (eller Vaden), som fungerte som los og førstestyrmann. Både Cunningham og Vaden var erfarne ishavsreisende. Kruses og Cunninghams oppgave var ifølge den lange instruks og befaling de hadde mottatt fra kong Christian IV å visitere fremmede lands hvalfangere. Hvis de ikke var i besittelse av kongens pass, skulle de spørre med hvilken rett disse drev fangst uten kongens tillatelse. Som toll av hvert skip skulle det kreves 100 – 200 riksdaler enten i varer eller i penger og pålegges ikke mer seile på Spitsbergen uten først å ha skaffet seg kongens pass og tillatelse. Kongens instruks påla Kruse å beseile kysten fra 78° N eller 79 - 80° N hvor hvalfangsten hovedsakelig fant sted: "---*saa hanndh kanndh forfalde under 78. eller 79. gradh och sidenn landett forfølge indthill denn 82. gradh* ---".

Den dansk-norske flåten seilte først til Krossfjorden på Spitsbergen (av engelskmennene kalt "Crossroad"), der de kastet anker og påtraff den engelske oppdageren Robert Fotherby fra Muscovy Company.[1] Fotherby fikk varslet Thomas Edge, som hadde kommando over Mucovy Companys hvalfangerflåte, som lå med to skip i det såkalte Sir Thomas Smith's Bay (Forlandsundet). Kruse og Cunningham dro videre til Forlandsundet, der de traff Thomas Edge. De prøvde seg også på noen nederlandske hvalfangstfartøyer i Bellsund som var under ledelse av Adriaen Block,[2] men uten hell. På hjemturen tok de beslag i to spanske hvalfangerskip på kysten av Nord-Norge.

Den dansk-norske flåten klarte således ikke å få presset de fremmede skipskommandantene til å betale toll. Kruse hadde imidlertid kontakt med både engelske og nederlandske hvalfangere. Thomas Edge nektet plent å gå med på Christian IVs krav eller i det hele tatt å forhandle med Gabriel Kruse. Den samme steile holdning møtte Kruse hos den nederlandske admiral Adriaen Block, som Kruse påtraff i Bellsund.

Toktet til Spitsbergen i 1615 er blitt betegnet som en politisk fiasko. Det eneste positive som kom ut av toktet var at unionens skip hadde vist flagget og skaffet seg verdifull informasjon om fangstmuligheter og seilingsforhold, noe som fikk betydning for den dansk-norske hvalfangsten i de kommende år.

Spørsmålet om hvalfangsten ved Spitsbergen ble etterhånden løst ved hjelp av overenskomster mellom Norge/Danmark og de interesserte makter. Utenlandske hvalfangere hadde ifølge disse avtalene fri adgang til å ferdes ved Spitsbergen: Frankrike i 1663, Sverige i 1679 og Hamburg i 1692. De berørte statene oppnådde

1. Fotherby skrev et brev til Thomas Edge om møtet med Cunningham (Purchas 1625). Cunningham prøvde forgjeves å få en hvalrossunge av Fotherby som sistnevnte skulle ta med seg levende tilbake til England.

2. Kaptein Adriaen Block var en kjent nederlandsk oppdager. Han var bl.a. med på å kartlegge nye områder på østkysten av Nordamerika som ble kalt New Netherlands og fant ut at både Manhattan og Long Island var øyer.

gjennom disse avtaler den samme frihet som hollendere og briter hadde sikret seg gjennom avtaler fra 1614 og 1620.

Lensherre på Vardøhus

I 1619 ble John Cunningham hovedlensmann eller lensherre over Vardøhus og Finnmarken, som takk for sin fremragende innsats innen kystvakttjeneste og som kjentmann i arktiske farvann. Kongen trengte en dyktig mann til å ta seg av presserende indre og ytre utfordringer i nordområdene. Han overtok etter danske Claus Gagge, som hadde fått Finnmark i len i 1608. Utnevningen av Cunningham kom gjennom et forleningsbrev datert mars 1619. Han ble tilkjent et årlig stipend på 300 speciedaler. Vardø var en av Danmark-Norges viktigste kystvaktposter mot utsatte grenseområder langt mot nordøst.

John Cunningham kom til Vardøhus fra posisjonen som admiral og orlogskaptein i den dansk-norske marinen. Med utgangspunkt i Helsingør, Danmarks nest største by på denne tiden, hadde han opparbeidet en meget sentral posisjon innen sjøfart og marine. Kjennskap og erfaring fra oppdrag i arktiske farvann var den viktigste årsaken til at han fikk lensherre-stillingen.

Den utenrikspolitiske situasjon var langt fra avklart da John Cunningham tiltrådte og både svensker og russere presset på i de usikre grenseområdene. Cunningham gjorde utvilsomt en betydningsfull innsats for å bevare Finnmark som en integrert del av Danmark-Norge. De mange innenriks- og utenrikspolitiske utfordringene klarte han å takle, slik at Finnmark ble holdt sammen og forble en del av riket. Lensherren gjorde Vardø til en viktig etterretningspost når det gjaldt skipstrafikk, skatteinnkreving, grensetvister og rapporter om grensefolkenes tilsynelatende upålitelighet.

Ifølge Store norske leksikon styrte John Cunningham landsdelen med "*fast, men faderlig hånd*". Fiskebefolkningen i Finnmark så etter sigende på den skotskættede lensherren "*med en blanding av frykt, respekt og tiltro*". Det heter at Cunningham med sin paternalisme viste oppriktig omsorg for sine undersåtter. Ifølge en kilde var han "*en streng, bestemt og til tider omsorgsfull kongelig befalingsmann på rett sted til rett tid*".



Utsnitt av Jan Huygen van Linschotens kart over Vardø fra 1601. Vardøhus (Wardhuys) ses øverst i bukten til venstre. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

Det må også innrømmes at han også var en brutal herre som viste å sette seg i respekt. Blant allmuen gikk han for å være en lokal konge, derav navnet Hans Konge.

En av Cunninghams oppgaver som lensherre var å passe på at nederlendere og andre europeiske sjøfartsnasjoner ikke seilte gjennom kongens farvann uten gyldig pass. En annen var at svensker og russere etterlevde fredsbetingelsene fra Kalmar-krigen og ikke beveget seg inn på norsk område for å handle eller kreve inn skatt av nordmenn og samer.

Heksebrenner

En annen viktig oppgave for den nye lensherren på Vardøhus var å bekjempe den såkalte «hekseplagen» i regionen. Under Cunninghams tid ble 52 personer stilt for retten anklaget for trolldomsforbrytelser. Ni av disse var samer. Mange av de anklagede var menn, noe som ellers ikke var så vanlig i andre deler av landet. Av de 52 anklagede ble 42 funnet skyldige og dømt til ild og bål og brent til døde på bålet. I 1621 skjedde en massehenrettelse av minst 10 kvinner fra kystbygdene i Nord-Varanger som var funnet skyldige i hekseri. Cunningham var angivelig vel kjent med demonologiske ideer og deltok som forhører under trolldomssakene. I noen av sakene innrømmet de mistenkte trollkvinnene at de var ute etter å ramme lensherren personlig. Cunningham deltok også i utenrettslige avhør der tortur ble benyttet. Mot slutten av 1640-årene sørget han for å få oppført et eget fangehull inne på Vardøhus festning beregnet på trollkvinner. Fengselet fikk senere navnet «trollkvinnefengselshullet».

De siste årene

John Cunningham ble sittende som lensherre helt til sommeren 1651. Han døde på godset Gerdrup på Sjælland, et halvt år etter at han hadde forlatt Finnmark. Fra samme år ble han av kong Christian IV tilkjent en årlig godtgjørelse på 200 riksdaler så lenge han levde som belønning for sine tjenester for Danmark-Norge. Han rakk akkurat å bli adlet av danskekongen før han døde. Cunningham var en av de ytterst få briter som ble adlet i Danmark-Norge. Samtlige av de som oppnådde denne æren var skotter.

Vi vet lite om John Cunningham som person. Men den islandske navigatøren Jon Olafsson, som seilte sammen med Cunningham nordover i 1616, beskrev ham som en "merkelig fyr", særlig når han var beruset.

John Cunningham ble bisatt i Eggeslevmagle kirke på Sjælland den 9. desember 1651.

Kilder:

Anonym. 2004. Lyall, Alexander. Institute of Scottish Historical Research, University of St. Andrews, november 2004 https://www.st-andrews.ac.uk/history/ssne/item.php?id=1138.

Conway, M. 1906. No man's land. Cambridge University Press, faksimile 2012.

Dalgård, S. 1962: Dansk – norsk hvalfangst 1615 – 1660. G.E.C. Gad, København.

Gosch, C.C.A. (ed.) 1897. Danish Arctic Expeditions 1605 to 1620: Volume 1, The Danish Expeditions to Greenland in 1605, 1606, and 1607. Hakluyt Society, London.

Hagen, R.B. 2012. John Cunningham – en skotte i Finnmark 1619–1651. Ottar 293/2012 s. 26–33.

Hagen, R.B. 2016. Velbyrdige Kong Hans av

Vardø. Årbok for Vardø 2016 :14–27.
Hagen, R.B. 2022. John Cunningham. Store norske leksikon på nett. 2022: https://nbl.snl.no/John_Cunningham.
Hoel, A. 1966. Svalbard. Svalbards historie 1596–1965. Sverre Kildahls Boktrykkeri, Oslo.
Holm, G.F. 1916. John Cunningham. Salomonsens Konversationsleksikon, 1916: 2. utgave, Bind V. http://runeberg.org/salmonsen/2/5/0354.html.
Jepsen, P.U. 1994. Diplomatisk intermezzo i 1615 mellem England og Danmark. Sider 79–83 i Harpuner i Arktis – Hvalfangst ved Svalbard i 1600-årene. Fiskerimuseets forlag, Esbjerg.
Kabell, I. 1990. Træk af James Halls ekspeditioner til Grønland. Tidsskriftet Grønland 1990. Nr. 10: 295–308
Markham, C.R. (ed.) 1881. The Voyages of William Baffin 1612 –1622. Hakluyt Society series No. LXIII. Faksimile Salzwasser Verlag 2011.
Mills, W.J. 2003. Exploring Polar Frontiers. A Historical Encyclopædia. ABC – CLIO, Santa Barbara.
Møller, J.K. 1985. Jens Bjelkes grønlandsberetning 1605 –en aldri tidligere offentliggjort Øjenvidneskildring af de første grønlenderes ankomst til Danmark. Tidsskriftet Grønland 1985 nr. 5: 117–148.
Olesen, T.J. 1966. Cunningham, John: Scottish Explorer in the Employ of Denmark. Dictionary of Canadian Biography, Vol. 1. University of Toronto/Université Laval.
Ostermann, H. 2011. John Cunningham. Dansk biografisk leksikon, https://biografiskleksikon.lex.dk/John_Cunningham.
Purchas 1625. A Letter of Robert Fotherby to Captaine Edge, written in *Crosse-Rode*, Iuly 15. 1615. In: Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes, contayning a History of the World in Sea Voyages and Lande Travells, by Englishmen and others. Vol. 3: 731–732. London.
Ræstad, A. 1912. Norges høyhetsret over Spitsbergen i ældre tid: En folkerettslig fremstilling. Cammermeyer, Kristiania.

Kappløp i Arktis

Av Jarle E. Henriksen

Jarle E. Henriksen fra Alstahaug kommune i Nordland var av yrke designer og kartograf, og med utdanning også innen bildende kunst. Han hadde 10 års erfaring som tegneleder i oljebransjen, og har arbeidet mye på Svalbard og Grønland for flere ulike selskaper, og ved det gjennomført mer enn 20 ekspedisjoner/turer til Svalbard.

Forfatteren døde før dette manuset var ferdig. Redaksjonen i Polarboken har fullført manuset og publiserte det i forståelse med familien hans.

Fredag den 13. november 1970 skulle vise seg å bli en merkedag for «oljeletere» fra pionertiden på Svalbard. Beretningen under omhandler en reise til ishavsøya Hopen for snart 55 år siden. Utgangspunkt for ekspedisjonen var Stabekk i Bærum kommune utenfor Oslo. Vår oppgave var å skaffe oljeselskapet Fina utmål (konsesjoner) over hele denne forblåste utposten i Arktis.

Ekspedisjonen startet på Stabekk – der Norske Fina hadde sitt hovedkontor og sin avdeling for oljeleting på Svalbard. Vi som dro til Hopen denne høstdagen i 1970 var to innleide ekspedisjonsmedlemmer; Kjell-Reidar Hovelsrud og Håkon Haugli, samt to fast ansatte; en fransk geolog, Bruno Rothé, og jeg som kartograf og leder for tegnekontoret.

Vår franske kamerat var nok den som hadde minst erfaring med det kalde klimaet. De innleide var hundekjørere, og uteliv med telt og sovepose vinters tid var ikke noe nytt for dem. Selv er jeg fra Blomsøy i Alstahaug, og på ytre Helgeland er man jo vant med et utfordrende klima. Det kom godt med på denne turen.

Kappløp i Arktis

For å si litt om hvordan denne ekspedisjonen til Hopen ble til, kan jeg nevne at sjefen min, franske Nicolas Golenko, kom innom jobben sent om ettermiddagen 12. november. Han hadde da vært til stede på et viktig møte hos Bergmesteren for Svalbard. Det gjaldt en utmålssøknad for Hopen fra et annet oljeselskap. Jeg arbeidet overtid på kontoret denne ettermiddagen, og Golenko orienterte meg da om møteresultatet. Det viste seg at utmålstillatelse ikke ble gitt på grunn av utilstrekkelig dokumentasjon for funn av hydrokarboner som olje og eller gass. Han sa da at "*Hopen er fri! Det er vel ikke noe vi kan gjøre noe med det på denne årstiden? Hva skal vi gjøre, Jarle?*"

Da jeg skjønte at fri betydde at øya nå kunne funnpunktstikkes for nye utmål (konsesjoner), sa jeg til Golenko: "*Det er vel bare en ting å gjøre, og det er å starte på ekspedisjon til Hopen i morgen*". "*Går det an?*" var Golenkos umiddelbare reaksjon. Reaksjonen hans oppfattet jeg som et positivt svar på mitt utsagn, og det ble etter hvert ingen tvil om at vi allerede var i gang med å planlegge en

ny polarekspedisjon. Nicolas Golenko ringte med det samme til geolog Bruno Rothé, slik at han kunne komme ned på kontoret og være sammen med oss for den videre diskusjon og planlegging. Vi planla å bruke inntil 10 dager i land på Hopen for de arbeider som skulle utføres der, avhengig av forholdene. Alt gikk nå slag i slag, slik planlegging av ekspedisjoner alltid var preget av, men denne gang i et langt større tempo enn det som var vanlig.

Vi hadde knapt om tid i og med at vi visste at ishavsskuta *Is-Ola* var på vei oppover fra Tromsø til Hopen og Halvmåneøya med post. Ikke bare det at de skulle til Hopen, men vi visste også at det var en om bord på turen nordover som var ansatt i et selskap med interesse for oljeleting på Svalbard. Spørsmålet var om han visste noe om bergmesterens avgjørelse når det gjaldt Hopen? Dermed fryktet vi at også denne oljeleteren egentlig var i samme ærend som oss litt dårlig kamuflert av denne postleveringen. På en måte var dette et kappløp i Arktis om utmål på Hopen, uten at så mange visste det. I den tiden ville det ha vært en journalistisk bombe dersom forholdene rundt ekspedisjonen vår hadde blitt kjent.



Jarle på kontoret på Stabekk i 1970. (Foto: Jarle E. Henriksen).

Det skulle etter hvert vise seg at det likevel ikke var noen utmålsjakt som *Is-Ola* var ute på.

Isforholdene ved Halvmåneøya var allerede for vanskelige denne senhøsten, slik at *Is-Ola* ikke kom seg inn til øya med posten. Per Johnson overvintret der som fangstmann og var alene på øya sammen med hundene sine. Kjærlighetsbrevene til Per måtte derfor vente til utpå våren året etter.

Planlegging

På kontoret var vi kommet fram til at Golenko kunne ringe driftssjef Harnes i Fina og få ham til å kontakte Kjell-Reidar Hovelsrud og Håkon Haugli. I tillegg måtte han ringe Brødrene Jakobsen i Tromsø for leie av båt oppover til Hopen dagen etter. Selvfølgelig var det ikke mulig å få en ishavsskipper til å starte på noen tur til Svalbard på en fredag, og aldeles ikke fredag den 13., men vi visste jo at Harnes fikk til litt av hvert.

Jeg skulle ringe eieren av Anton Sport på Stabekk og få ham til å åpne butikken for oss samme kveld. Vi var samlet i sportsforretningen kl. 20 for å skaffe oss alt av utstyr og klær som vi kunne finne der for denne vinterlige ekspedisjonen til Hopen. Dette arbeidet fortsatte vi med sammen og hver for oss i Oslo neste dag. Med det samme begynte jeg også å forberede ekspedisjonen ved å finne frem aktuelle kart, diverse utstyr og annet materiell. En del kartarbeid ble da også nødvendig å gjøre før avreise.

Hvert utmål på Svalbard kan være inntil 10 kvadrat kilometer, og slik sett kunne utmålene gå ganske langt ut i sjøen

fra hvert funnpunkt. Det var jo heldig om det skulle vise seg å være en geologisk struktur av noen størrelse som kunne finnes under eller inntil øya. Antall utmål skulle beregnes ut fra de tillatte størrelser for utmål på Svalbard, og slik at utmålene ville dekke hele øya på kartet. Ut fra dette måtte jeg finne funnpunktplasseringer i forhold til hvert enkelt utmål, også basert på tilgjengelighet ved selve funnpunktstikkingen i felten. Rasjonell gjennomføring var spesielt viktig på denne årstiden. Det vil det være for sent å tenke på når feltarbeidet skulle utføres.

Vi hadde noen funnpunktstikker skåret i riktig dimensjon og lengder, men for få, så vi måtte lage en del flere. Disse var laget i aluminium av vinkelprofilerte stikker i ca. 70 cm lengder og med en rødmalt flaggplate på den øverste del. Disse merkestengene var skåret skrå nederst for om mulig å slås ned i grunnen. Det var vi forberedt på kunne bli vanskelig å få til på denne årstiden. Dermed måtte vi sikre oss å ha med en utfoldbar feltspade og en passe stor slegge for å kunne slå løs steiner i passe størrelser for å bygge opp små varder til hver eneste stikke. Dette for å forberede disse for et besøk førstkommende sommer, og slå dem ned i grunnen. Da med bruk av helikoptertransport mellom funnpunktene.

Etter at driftssjef Harnes hadde ringt rederiet fikk jeg i oppdrag å ta kontakt med den i Brødrene Jakobsens rederi som var eier av østerisskuta *Polarulv*. Det for mer informasjon og detaljplanlegging. Skuta var ikke stor, men den var likevel rimelig godt egnet for en slik kortvarig ekspedisjon. Iskartene fra Meteorologisk institutt viste brukbare forhold, men vi visste jo at det lett kunne forandre seg



Polarulv i isen ved Hopen. (Foto: Jarle E. Henriksen).

mye på denne årstiden. Normalt ville vi også ha forhørt oss om isforholdene med mannskapet på Hopen Radio, men på grunn av at *Is-Ola* nærmet seg der, og frykten for at avisene skulle få vite noe om våre hensikter kunne vi ikke det.

Om kvelden på avreisedagen fredag den 13. november 1970 var vi fire oljeletere, grønlandshunden Chox og en hel del utstyr som var med ruteflyet fra Fornebu til Tromsø.

Allerede da flyet landet i Trondheim på turen nordover hadde vår kraftige polarhund brutt seg ut av transportkassen i flyets lasterom. Kjell-Reidar, som eide Chox, ble ropt opp over flyets høyttaleranlegg. Han måtte hjelpe laste-/lossepersonalet med å få hunden i trygg forvaring igjen før flyturen kunne fortsette til bestemmelsesstedet. Under et kort bakkeopphold på Evenes ble jeg oppmerksom på en kjenning fra Tromsø som var ganske feststemt.

Jeg spurte ham da om hvor lang flytid det var mellom Evenes og Tromsø. "*Hå'nei - det er bare en pils i luften*" var svaret. Det skulle vise seg å gå litt tregere etter ankomst i Tromsø.

Om bord i *Polarulv* hadde selvsagt

skipper Birger Sørensen påtagelig god tid og all verdens unnskyldninger for ikke å legge ut fra kaia. Han måtte høre den ene værmeldingen etter den andre på radioen før han kunne ta noen bestemmelse. Som den dyktige ishavskipper han viste seg å være, var vel han mere kjent med forholdene og mere klar over at det var fredag den 13. enn noen av oss andre.

Vi måtte ha med ekstra bunkers dersom turen ville ta lengere tid enn planlagt. Ekstratankene med drivstoff var plassert i lasterommet og måtte gjøres enda bedre fast, for det var meldt dårlig vær i Barentshavet. Alt ellers måtte også gjøres ekstra sjøklart i og med at vi måtte regne med grov sjø. Vi var nå litt tvilende til alle disse forberedelser når de hadde hatt hele dagen på seg til slikt. Selv tenkte jeg på om vi skulle komme tidsnok til å bli først til å funnpunktstikke Hopen for nye utmål. Dette var en spenning jeg ikke kunne dele med andre enn Bruno Rothé. Vi som hadde fullmakt i lommen for å gjøre en så viktig jobb, og så mye som vi hadde stått på allerede under forberedelsene. Skulle det bli forgjeves?

Det ble ny tidlig dag før vi la ut fra kaia i Tromsø. Været og sjøføret i Barentshavet viste seg å stemme med det skipperen fryktet. Midt ute i havet mellom Tromsø og Svalbard skulle første virkelig farlige effekt av fredag den 13. melde seg. De svært tunge ekstratankene som var surret fast i lasterommet på *Polarulv* var begynt å løsne. Ikke nok med det! Snart skulle de begynne å slå kraftig mot skutesiden! For å unngå at båten skulle bli slått til pinneved innenfra måtte de fulle dieseltankene gjøres godt fast igjen, ellers kunne det høyst sannsynlig gå galt. Dette klarte et dyktig mannskap, nærmest med livet som innsats, i den grove sjøen. Før denne hendelsen hadde vi fått solarlekkasje i oljeovnen i lugaren forut, og i dette sjøføret hadde den kvalmende lukten av solar gjort oss ekspedisjonsmedlemmer både syke og sjøsyke.

Selv var jeg så heldig å treffe kjente om bord fra sommerekspedisjonen samme år med *Norvarg*; en større ishavsskute fra samme rederi. Mannskapet hadde sine lugarer akterut, og heldigvis kunne jeg få låne en køye der mens maskinisten var på jobb. På frivakta hans kunne jeg oppholde meg i styrehuset og i messa, uten å være i den tunge solarlukten framme i lugaren. Solarlukten bedret seg imidlertid noe med mye utlufting da vi nærmet oss sjøisen og at sjøen ved det stilnet av. Hunden Chox hadde også en tøff overfart denne gangen, som alle oss andre.

Ankomst Hopen

Ved ankomst til Hopen i 06 – 07 tiden om morgenen, etter tre døgns sjøreise, husker jeg så vel de taktfaste tunge steg med tresko over dekket. Disse endte ved lugardøra vår forut og tilhørte en storvokst balsfjording. Fra lugarkappa ljomet så følgende budskap ned til oss for vekking: "*Morgenfriske karer våkner opp! Vi e'kommen te' Hopen*".

Det var kaldt og hustrig å våkne så tidlig etter mangel på søvn, ytterst kvalmende solarlukt og sjøsyke. I ganske stille snøvær losset vi utstyret vårt om bord i lettbåten. Det var nok ingen morgenfriske karer blant oss. Som avtalt på forhånd over skutas radiotelefon var to av mannskapet på Hopen Radio kommet over øya og ned til Johshytta (ofte kalt Vesthytta) ved sjøen med lysende petro-

max-lampe for å lose oss trygt i land. Landsettingen gikk fint, og vi kunne lagre alt utstyret vårt inne i hytta til det ble en liten daglysning ved middagstider. Alle dro vi så over fjellet ved Bjørnesletta og ned Husdalen til radiostasjonen. Her ble vi godt mottatt, slik tradisjonen er på Hopen Radio. Det var godt å tråkke på fast underlag igjen og å få i oss litt mat og godt drikke uten solarlukten i nesa. Denne sjøreisen mot nord gjorde at *Polarulv* for all ettertid er blitt benevnt *Solarulv* av oss fire oljeletere.

Feltarbeidet

Vi var enige om å dele oss i to lag. Kjell-Reidar og jeg skulle dra nordover på øya og ha med oss Chox. Håkon og Bruno skulle ta sørenden. De trengte også en hund og fikk derfor låne Bamse, en av hundene på stasjonen.

Selve funnpunktstikkingen viste seg å være svært så krevende på denne årstiden, men planen var god, og selv om det var arbeidsomt, så lot det seg gjøre, både høyt og lavt i terrenget. Å finne eksakt riktig plassering var naturligvis også krevende på den årstiden med snø og is, og til dels også en del vind. Selv om aluminium ikke har så høy egenvekt, så ble det både vekt og volum av funnpunktstikkene. Vi fikk dem plassert i fjellpulken som så kunne dras av den kraftige hunden Chox, av og til med litt hjelp av oss.



Jarle inne i teltet. (Foto: Jarle E. Henriksen).

Teltliv

Jeg måtte skrive dagbok og andre felt-dokumenter under teltekspedisjonen. Vi var bekymret for bruken av hodelykta mi i denne forbindelse selv om jeg hadde bra med batterier. Vi kunne jo ikke bruke opp vår begrensete mengde med parafin på slikt. Den trengte vi til oljelampa og til primusen ved matlaging. Vi sov jo også alt vi bare orket for ikke å bruke for mye parafin. Dette også for å bygge opp nødvendig energi for alle eventualiteter.

Det var da heller ikke mange timene vi kunne gjøre noe utendørs på grunn av et tiltakende mørke. Vi ble jo ellers også relativt ofte vekket av isbjørn som kom på besøk ved teltplassene. Nærkontakt med fra fem til sju isbjørn hvert døgn krevde sitt, og det var bjørn som vi i samarbeid med hunden Chox måtte skremme vekk. Det etablerte seg et forbausende godt samarbeid mellom hunden og oss. Etter hyppige isbjørnbesøk fikk vi fort så mye erfaring med hunden sin måte å varsle på at vi lærte oss å bedømme avstanden til den fresende bamsen der ute i mørket. Når hunden knurret litt, kunne avstanden være 200–150 meter. Ved mere knurring, avsluttet med et boff, var avstanden som regel mellom 150 og 100 meter, og ved øket knurring og et bjeff mellom 100 og 75 meter. Mer intenst ble det, gjerne med flere bjeff, når avstanden nærmet seg rundt 50 meter fra teltet. Da måtte vi

ut og overta. Det var jo såpass kaldt å stå opp og komme seg ut av teltet at vi gjerne ventet i det lengste.

Ganske merkverdig var det at hunden tidde helt stille da vi kom ut, da var det vi som fikk ansvaret. Han fulgte nøye med hva vi foretok oss. I ettertid tenker jeg at vi kunne vel ikke sove så trygt de døgnene vi tilbrakte ute i telt på Hopen under denne ekspedisjonen med så mye sulten isbjørn rundt teltet, selv om vi kunne stole på Chox. Med de isforholdene som var akkurat da, med sterkt redusert tilgang på sel, representerte jo vi mulighet til variasjon i kosten og ypperlige måltider for denne arktiske kjempen.

I teltet sov vi med ladet gevær, med sikringen på, og vi hadde full påkledning i soveposen.

Det var jo godt med minusgrader, og av og til var det også litt ekstra kaldt nedover ryggen, når bjørnen kom vel nært. Ladet signalskuddpenn hadde vi alltid klar i brystlommen på dunjakken. Isbjørnen ble mer skremt av farget lys, rødt eller grønt, enn av det hvite. Bjørnen syntes kanskje at det hvite lyset lignet lyset fra midnattssola og at det dermed ikke var så farlig, selv om vårt lys hadde en helt annen oppførsel.

Mørkt og farlig

Andre effekt av fredag den 13. var da vi holdt på å gå rett utfor fjellkanten på østsiden av Kollerfjellet. Chox og en hund vi hadde lånt på stasjonen ville plutselig ikke gå ett skritt lenger. Husker jeg gikk fram til hundene og godsnakket med dem for å komme oss videre, men de lot seg ikke overtale. Dette syntes vi var rart, og begynte straks å vurdere om vi kunne se noe der ute i mørket som ville forklare det uforklarlige for oss. Vi mente da at vi kunne se noen mørke prikker eller små flekker foran oss, men uten noen form for referansepunkter i terrenget var det ikke mulig å bedømme avstand til disse i mørket. Husker at jeg forsiktig tok et par steg foran Chox for å myse nærmere. Jeg ble ikke rent lite skrekkslagen da jeg oppdaget at jeg stod like ved den avblåste fjellkanten. Det var denne som dannet disse mørke flekkene. Rett utenfor hørte jeg vindsuset fra den store fjellsiden som stupbratt endte ved sjøisen mer enn 250 meter nedenfor! Det var svært så nære på at Hopen hadde tatt oss!

Vi tok det hele med fatning og tilsynelatende stor ro. Husker at vi da satte kompasskursen mot nord for å komme oss mer midt innpå øya i mørket. Etter at vi hadde gått en stund, og etter at vi var blitt så godt som helt sikre på hvor vi var inne på fjellet, spadde vi en passe dyp grop hvor vi satte opp teltet for natten. Vi vil være sikre på at vinden ikke kunne blåse teltet med oss inni over den fryktede fjellkanten vi nettopp hadde hatt en skremmende kontakt med.

I teltet sang vi "*Man ska då'tje søva burt sumarnatti, ho é før ljos t'det*" mens vi lå og ventet på søvnen. Imidlertid våknet vi neste morgen med teltduken helt nede i ansiktet etter snøstormen som hadde vært om natta. Vi slo snøen av teltduken over oss og fikk litt rom inne i teltet igjen. Ute kunne vi ikke se Chox noe sted. Da ropte Kjell-Reidar på hunden sin, og med ett reiste han seg like ved bena våre som troll ut av eske. Han hadde latt seg snø ned, slik polarhunder ofte gjør. Ja, slik var livet under polarhimmelen på Hopen. Senere har jeg lurt på om Chox ville ha

blitt oppmerksom på isbjørn i tide fra sitt leie under snøen. Kunne han ha fått teften av bjørn eller hørt noe til den? Det dukket da heller ikke opp noen bamser oppe på fjellet under denne snøstormen. Kanskje de hadde sett værmeldinga.

Med isbjørn i hælene

På turen videre viste det seg at vi hadde vel mye utstyr med oss, men alt var nødvendig.

Det merket jeg da vi skulle ned Styggdalen mot "Nordhytta" i Hermansenskaret. I tillegg til alt annet jeg bar med meg måtte jeg ha ei ski hengende på hver lillefinger nedover denne styggbratte fjelldalen. Lillefingeren på venstrehanda sviktet etter en tid og skibindingen glapp av. Dermed for skia nedover fjellet i en rasende fart og sikkert ut på sjøisen. Vi fant den ikke da vi leita etter den dagen etter. Det er heller ingen, så vidt jeg vet, som har funnet den i årene etterpå. Heldigvis hadde vi gardert oss med et ekstra par ski som vi hadde fastspent på pulken. Disse var av glassfiber. Slike ski har sikkert blitt langt bedre med årene, men de jeg da måtte gå med var tunge og svært så trå i bruk. De holdt dårlig på skismurningen på det harde skareføret og den litt fuktige sjøisen. Underveis ned Styggdalen fikk vi plutselig se, i lyset fra hodelykta, at vi gikk og tråkket i helt ferske isbjørnspor. Mørkt var det, og vi var ikke sikre på hvor vi kunne ha bamsen rundt i nærheten av oss. Trøsten var at Chox sikkert ville merke den i rimelig tid. Vi ble da spesielt bevisste på at vi måtte holde geværets løp og mekanisme fri for snø. Du verden så bra det hadde vært med en grovkalibret pistol eller revolver under slike forhold. Det hadde gitt oss den sikkerheten som vi da hadde trengt.

Det er ganske sikkert mange situasjoner ute i naturen, ved møte mellom mennesker og rovvilt, som fagfolk med avgjørende myndighet bak skrivebordene ikke så lett kan forestille seg. Mange har langt større erfaring fra uteliv blant isbjørn og andre ville dyr enn det jeg har selv om jeg har vært på Svalbard hele 20 ganger. Likevel mener jeg å ha oppdaget at det fortsatt er noen naturlover som gjelder i villmarka. Enkelt sagt så "spiser de store de som er små" om da de små ikke ser eller høres for skremmende ut, og at "den sterkeste vinner". Ingen kan være i stand til å springe fort nok når situasjonen er der. Da er det nødvendig å ha egnete våpen, som man selvsagt skal kunne bruke, og i det hele tatt behandle på en trygg og god måte for seg og sine omgivelser.

Isbjørnangrep

Den tredje hendelse, med referanse til vår avreisedato ulykkesdagen fredag 13., utspant seg like ved Beisarhytta i Braastadskaret, som den gang bare var skallet av en gammel fangsthytte.

Da vi kom til Beisarhytta måkte vi ut snøen såpass at vi kunne sette opp teltet inne i denne såkalte hytta. Vi ryddet også bort noen stokker og bordbiter, som vi tettet litt med for døråpning, vindusåpninger og åpninger i veggene. Dette for å hindre isbjørnen i å komme på besøk uten å banke på. Lunere kunne vi ikke få det i teltet på denne turen, selv om det også var ganske bra når vi spadde oss noe ned

i snøen ved telting oppe på fjellet. Primusen varmet også godt under matlaging. Teltliv i polare strøk vinterstid krever mer enn ellers at man er praktisk og rasjonell, samt flink til å holde orden og innrette seg. Så snart vi hadde satt opp teltet og fått utstyret plassert måtte vi orientere oss ute for de arbeider som skulle gjøres. Som vanlig så jeg meg godt rundt da vi beveget oss fra teltet med tanke på isbjørn som kunne komme overraskende.

Jo, sannelig! Her kom det ei binne med årsunge springende, og det rett mot oss! Vi var snar til å gi lyd fra oss for å gjøre dem oppmerksom på at vi var der. Det var det heller ingen tvil om at de allerede var. De begynte med det samme å gampe mot oss! Alt tydet på at mora hadde bestemt seg for å skaffe både seg og ungen et solid måltid.

Isen hadde lagt seg rundt øya, og det var sikkert ikke så lett for bamsemor å skaffe nok mat på denne tiden. Vindretningen var slik at hunden ikke fikk ferten av isbjørnene på vei mot oss før jeg oppdaget dem. Bjørnene begynte å nærme seg faretruende. Nå var tiden knapp!

Kjell-Reidar hadde allerede gjort geværet klart til å skyte om nødvendig. Det var da heller ikke noe som talte for at det ikke skulle bli nødvendig. Til slutt så jeg at det måtte bli binna eller oss og ga ordren: "*Nå er du nødt til å skyte!*" – og da var det uten tvil på tide.

I samme øyeblikk smalt det. Binna falt over ende, men reiste seg straks på to. Den begynte da å stabbe på to mot oss, brølende og med skumfråden hengende ut av kjeften, bare på noen få meters avstand. Da dette skjedde må jeg innrømme at jeg grep i bukselommen etter den lille foldekniven som jeg hadde. Jeg følte situasjonen så livstruende at instinktet nå gjorde seg gjeldende. Et slikt ubetydelig lite håndvåpen er ikke egnet imot en velvoksen bjørn. Kniven var knapt egnet til å kappe noen hårstrå med, men slik var altså situasjonen der og da.

I polarmørket var det ikke så godt å se siktet og kornet på geværet, og man måtte nærmest bare peke så midt på bjørnen som mulig, og håpe det beste. Det var jo på ingen måte tid til å sende noe lysbluss mot binna denne ene gangen, slik vi ellers gjorde for å skremme bjørnene bort. Situasjonen var vel også så truende at vi ikke engang fikk tid til å tenke på det.

Etter første skuddet ba jeg Kjell-Reidar gi bamsen en kule eller to til, slik at vi fikk avlivet den når vi først hadde skadet den. Etter andre skuddet fant den det sikrest å ta med seg ungen sin og stikke av utover isen via et lite skar. Før det fikk den enda ett skudd. Skaret var såpass dypt at vi ikke kunne se å skyte mere på den. Chox fulgte straks etter binna og ungen utover isen. Kjell-Reidar var ved denne hendelsen så godt som sikker på at han ikke ville se hunden sin igjen.

Jeg husker godt hans meget spørrende ansiktsuttrykk da jeg etter en times tid sa; "*Her kommer han!*" Kjell Reidars umiddelbare reaksjon var "*Hvem som kommer?"* Han hadde tydeligvis helt avskrevet hunden. At noen skulle komme dit vi var, langt fra folk, var selvsagt bortimot helt utenkelig. Heldigvis kom Chox tilbake. Vi slapp dermed å sove på skift for å berge oss selv over natta, og neste morgen avbryte teltekspedisjonen vår med uforrettet sak der nord. Det var vårt eneste alternativ uten hunden.

Etter reaksjonene til binna å dømme ved hvert skudd, og ved bedømmelsen

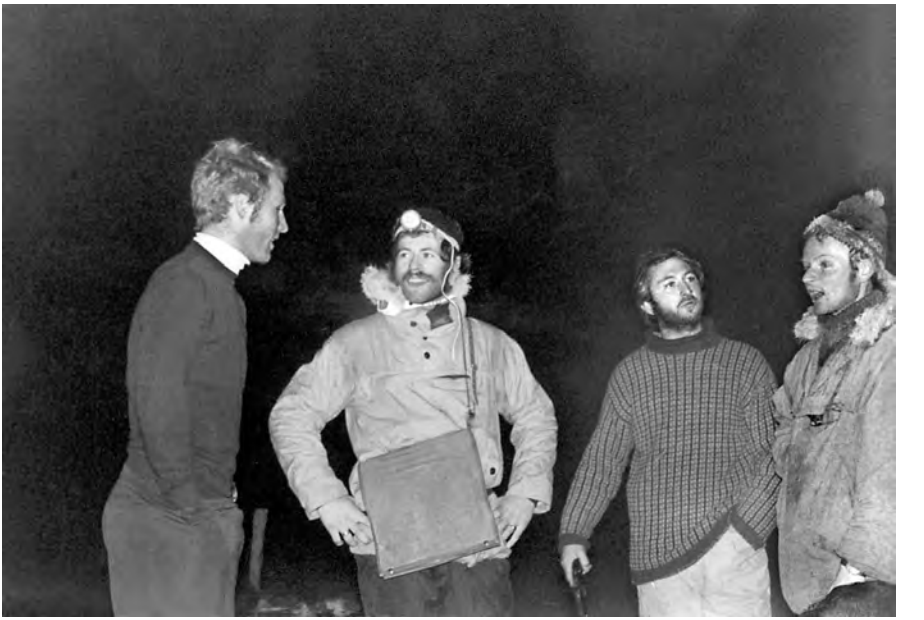
av blodsporene utover isen, tvilte vi på om den og ungen kunne klare seg ute i isbaksen. Om den overlevde eller ikke fikk vi aldri svar på, men vi berget oss i alle fall!

Skrugarder og ny energi

Vi sang så høyt vi kunne, og skramlet med kasserollelokk, da vi gikk over sjøisen og skrugarder etter at vi var ferdig med jobben vår nord på øya. Dette for å gjøre de mange isbjørnene vi traff oppmerksomme på oss i tide, slik at de kunne holde avstand til oss. Isen var tåketung og svært trå. En kraftig skrugard oppfattet vi lenge som landet innenfor oss, og fulgte derfor den. Dersom vi ikke hadde fattet mistanke tidsnok ville vi til slutt sikkert ha måttet haike til Tromsø på en isflore eller et isflak. Den skrugarden var spesielt tung å komme seg over med ryggsekker, ski, hund og pulk. Under disse strabasene ble det nok brukt noen nordnorske banneord!

Da vi var ute i mørket på sjøisen øst for Småhumpen så vi et nødsignal lenger sør på østsiden av øya. Det som jeg opplevde som spesielt i denne forbindelse var hvor lett sekkene og skiene plutselig ble ved dette tegn til liv fra andre enn oss selv etter flere døgn ute i telt sammen med polarhunden Chox og isbjørnene. Det var som en vitaminsprøyte. Vi sendte da opp et grønt lyssignal og fikk tilsvarende svarsignal tilbake. Takten på stegene våre økte, vi ble nærmest entusiastiske. Det gjaldt ikke bare oss, men vi kunne se at også hunden som fikk det mye lettere.

Det viste seg å være et par av våre kamerater som kom over isen fra radiostasjonen på vei nordover for å se etter oss. Vi hadde da vært ute i villmarka



Samtale i Hermansenskaret. Kjell-Reidar helt til høyre, Jarle med hodelykt og Håkon helt til venstre. (Foto: Jarle E. Henriksen).

noen dager. Da vi kom til Nordhytta traff vi karene. I hytta hadde de fyret i ovnen, slik at det var blitt riktig varmt og godt. På bordet var det dekket på med pent danderte servietter av dopapir, tent stearinlys og en varm solbærtoddy til hver. Koselig!

Meningen var å overnatte i denne hytta til neste dag. Imidlertid forstod vi snart at det ikke ville bli aktuelt. Vi ble nemlig bedt om å være med til Hopen Radio med det samme, for om mulig vil da *Polarulv* prøve å komme nært nok øya for å hente oss med til Tromsø. Båten strevde med tung isbaks sør for øya. På radiostasjonen kunne de se lysene fra båten langt der ute i isen. Det gav et håp for oss. Skipper Sørensen hadde allerede ymtet frempå at de kanskje bare måtte gå til Tromsø uten oss for ikke å bli sperret fast inne i isen ved Hopen!

Nedtur

Selv om vi var slitne etter en lang gåtur over tung is måtte vi bare gi oss med de andre til Hopen Radio. Under turen fra Nordhytta, var det flere steder at isen hadde slått sprekker og at issørpa i sprekkene ikke var helt stivfrosset. Slike nyfrosne partier gav gjerne litt etter da vi gikk over. Da hente det at vi kunne se den selvlysende morilden gjennom isen. Et sted tråkket jeg også gjennom med den ene foten, men ikke så mye at det var noen fare. Ble bare våt på foten, men det kunne man ikke la seg merke med ved en slik anledning. Dybden under sjøisen der vi da gikk var rundt 60 meter.

Vel framme på radiostasjonen kunne vi for første gang på lenge se at Chox fortsatt var rødbrun. Det heter at i mørket er alle katter grå, men ute i polarmørket var i alle fall Kjell-Reidar sin hund sort, bortsett fra i lysstrålen fra hodelykta vår. Det var godt å komme i hus i stedet for bare å ha teltduken mellom seg og et polarmørke fylt av isbjørn.

På Hopen Radio hadde de fått melding fra *Polarulv* om at båten nå var på tur mot land. De ville forsøke å hente oss, og utnytte at presset i isen var litt slakkere ved tidevannsskiftet. Det var likevel tung is for den lille polarskuta. I kjølvannet av dette ble det stelt i stand avskjedsfest for oss. Festen varte og rakk, og fra båten ute i isen drøyde det med gode nyheter. Til slutt fikk vi høre skipperen på radioen med melding om at de bare måtte snu og gå ut av isen. Det var ikke lenger annet å gjøre enn å sette kursen sørover til Tromsø uten oss for å berge båt og mannskap. Isen var blitt for vanskelig. Stemningen på radiostasjonen varierte fra tak til gulv. På Svalbard sier man gjerne at man skal på nedtur når man skal reise ned til fastlands-Norge. Denne natta fikk ordet nedtur en annen betydning for oss!

Vel, slik var det, hvilket vi bare måtte godta. Etter hvert som natten tikket videre i takt med klokka tok feststemningen seg betydelig opp igjen. Fin musikk, godt drikke og god mat gjorde sitt til. Med åpne vinduer for lufting av et varmt festlokale fristet det til avkjølende snøbad i fokkskavlen sør for stasjonsbygningen, og det med hopp uten fallskjerm. Synes å huske karakteristikker som både 2000 og 3000 fra en som kjente til slike former for luftige aktiviteter ved fritt fall på sydligere breddegrader.

Ufrivillig opphold

Dagene gikk, og etter denne festen ble det mulighet til både bading og badstu med etterfølgende nedkjøling ved å slå hull på skaren utenfor badstua og rulle seg naken i snøen. Akkurat det ville vært et uforglemmelig synsinntrykk for ubefestete kvinnelige sjeler; det å se så mange skjeggete og hårbevokste kjekke menn finne sin normaltemperatur igjen etter at termostaten hadde løpt løpsk. Nok om det!

Før siste ekspedisjonsmedlemmet hadde kommet seg ut av badstua oppdaget vi fra utsiden at det var i ferd med å ta fyr mellom to tømmerstokker i veggen ved badstuovnen. Badstua var en liten tømmerbu som stod for seg selv på stasjonsområdet. Den som var inne i badstua hadde sovnet av, og ble brutalt vekket av at vi hentet ham ut i en fart. Vi måtte jo både redde ham og slukke brannen før den fikk gjort noen skade. Nå gikk det heldigvis bra, men hadde vi mistet en kamerat kunne vi selvsagt også ha forbundet det med fredag den 13. Det som hendelse nr.4.

Ellers ble tiden brukt til litt kart- og papirarbeid, lesing, tegning av en revefelle og etiketten til "Hopen Spesial", grovskisse til et Hopen-krus, samt til hyggelig prat og turer ute i terrenget, blant annet til Sørhytta. Hjem kunne vi ikke skrive herfra, men dagboken trengte noen linjer hver dag.

Unnsetning

Etter nærmere tre ukers ufrivillig opphold på Hopen var ishavsskuta *Norbjørn* på tur oppover Barentshavet fra Tromsø med



Utsnitt av dagens etikett på Hopen Spesial. Den baserer seg på tegningen til Jarle E. Henriksen fra 1970, men den var ikke fargelagt. (Foto: Ian. Gjertz).

helikopter og et mannskap som hadde solid erfaring fra polare områder. Med om bord var: Golenko som var sjefen for Exploration Department i Norske Fina, sjøkaptein Campion fra Petrofina i Brussel, reder og ishavsskipper Guttorm Jakobsen og ishavsskipper Steinar Jakobsen. Fra Helilift på Hamar var helikopterpilotene Jan Birger Erstad og Helge Siljuberg med, samt helikoptermekaniker Mygland.

Da de møtte havisen ved Svalbard var isen kommet lenger sør for Hopen enn forventet. Hele 60 nautiske mil fra Hopen sa det stopp for *Norbjørn* i tykk is.

I en samtale på fransk over radiotelefon mellom Golenko og Rothé ble mai måned neste vår nevnt som den mest sannsynlige muligheten for å kunne komme seg fra Hopen. Men skjebnen ville det annerledes. Kort tid etter begynte det å blåse opp til nytt uvær og høy sjø. Dermed måtte *Norbjørn* bare følge innover i isen etter hvert som den brakk opp for ikke å få skade på båten og helikopteret. Ved neste kontakt over radiotelefonen var de kommet 40 nautiske mil av Hopen, og isen var meget tykk og fast. Meldingen var da at helikopteret ikke kunne fly mellom båten og land på større avstand enn 10 nautiske mil under de rådende forhold.

De var også avhengig av månelyset som allerede var redusert fra fullmåne for noen dager siden. Vi var kommet så langt ut i desember at det var polarnatt store deler av døgnet. Månelyset var eneste muligheten man hadde for å kunne fly helikopter over de store områdene med sjøis det da var snakk om, men månen minket betraktelig for hver dag.

Så hadde vi igjen kontakt med *Norbjørn*. Da var de 20 nautiske mil fra øya. De nærmet seg! Dersom isen bare kunne fortsette å brekke opp lengre innover etter som uværet hadde gitt seg. Vi ville bli helt avhengig av om helikopterpilotene så muligheten til å fly mellom båten og øya. Hopen Radio kunne sende et radiosignal som ville gi helikopteret riktig retning å fly på.

Problemet var bare at de kunne fly forbi radiostasjonen dersom de ikke fikk se øya og landingsstedet. De måtte nemlig fly høyere enn høyeste fjell på øya for ikke å treffe fjellveggen dersom forholdene ikke gav tilstrekkelig sikt.

Isbjørnfangst

Vi ventet med stor spenning på hvordan dette skulle gå. Ville etterdønningene fra uværet brekke isen opp lengre innover mot øya? Imens gjorde jeg meg klar til å få med det som foruten kart og nødvendig dokumentasjon var viktigst for meg, nemlig isbjørnskinnet som jeg hadde fått kjøpe av besetningen på Hopen Radio. Dette var den første isbjørnen som ble skutt under overvintringen på Hopen 1970–71. Den ble skutt like ved land på sjøisen rett utenfor en liten bu, som stod på skeive der, også kalt "Camp Skakk", på Egsetstranda.

Det var stasjonssjef Bjarne Fosmo fra Bærum og telegrafist Odd Enoksen fra Tromsø som skjøt bamsen idet de var på tur til Sørhytta for å se etter isbjørn. De ville sikkert også oppnå litt av det normale overvintringsliv på Hopen ved turen uten fire oljeletere som tilnærmet all oppmerksomhet dreide seg om. Det at vi kunne risikere å måtte overvintre ufrivillig på radiostasjonen til langt utpå våren året etter var dårlig nytt for oss alle. Bjørnejegerne hadde avtalt med telegrafist Kjell Bugge-Nilsen på radiostasjonen om å ha kontakt med hverandre ved morse med lommelykta kl.20. På trappa utenfor inngangsdøra kunne vakthavende telegrafist via lommelyktblinkene motta meldingen om at de hadde skutt en fin hannbjørn kl.1930. De hadde fri sikt til radiostasjonen fra dette området for å morse med lommelykta og kunne be oss om assistanse med hunder og pulk for å hente skinnet og senere også den parterte isbjørnskrotten. Kjøtt og spekk fra isbjørn var ypperlig mat for grønlandshundene på Hopen Radio. Isflaket som bjørnen ble

skutt på var så lite at det holdt på å tippe ved en anledning hvor Bjarne måtte få seg en røyk. Odd falt da i sjøen til midt på brystet. Odd kom gående til radiostasjonen som en medaljepyntet Oscar Mathisen, hvor medaljene var iskrystaller og små istapper hengende fra brystet og nedover klærne.

Året før var det visstnok skutt over 90 isbjørn på Hopen, mens det for denne overvintringen var innført en begrenset kvote på 16 bjørn. Det innebar kun fire isbjørn for hver overvintrende person på radiostasjonen. Fra sommeren 1973 ble isbjørnen på Svalbard totalfredet.

I og med at det kanskje ville bli nedreise fant vi det riktigst foreløpig bare å fryse skinnet i stedet for å salte det, slik det var vanlig å gjøre. Kunne jeg få det med til fastlands-Norge usaltet ville skinnet bli sjeldent fint dersom skinnbereder Hans Mortensen i Tromsø kunne ta imot det for beredning straks jeg kom til Tromsø. Dette ble avtalt over radiotelefon fra Hopen.

Helikopterflyving

Da *Norbjørn* var kommet 12 nautiske mil øst av Beisaren, som er nordspissen på Hopen, la det helt opp for båten. Isen var tykk, fast og uten noen som helst mulighet til å komme nærmere øya. Situasjonen var da blitt den at alle var avhengig av om helikopterpilotene så det mulig å fly så langt over sjøisen i et begrenset månelys og med tåke til ca. 50–100 meters høyde eller mer. Til land kunne de gjøre seg nytte av retningssignal fra det tekniske utstyret på Hopen Radio, men ut tilbake til båten igjen var det annen navigering som måtte til. Dette beskriver helikopterflygeren Jan Birger Erstad i detalj i Polarboken 2019–2020 side 71–77.

Selvsagt hadde helikopterpilotene nå et meget stort press på seg. Det så en tid mørkt ut for utfallet av unnsetningsekspedisjonen, men så kom en mulighet med beskjeden om at vi måtte forsøke å finne et flatt område like ved stasjonen som kunne passe til landingsplass for helikopteret. Der måtte vi lage til et bål som kunne tennes ved nærmere beskjed. Vi alle ventet vel og lenge på at tåka skulle lette. Tiden gikk, spenningen steg og månelyset minket uten at tåka ville det.

Ved radiotelefonisk kontakt mellom pilot Helge Siljuberg om bord på *Norbjørn* og meg på Hopen, kunne jeg fortelle at tåka var lettet noe innover mot øya og ved radiostasjonen. Skulle de kunne fly var det ikke noe å vente på lenger. Om tåka var særlig mye lettet er vel litt usikkert i ettertid. Det ble flyvning! Begge pilotene fløy sammen under de rådende forhold, men med Jan Birger Erstad ved spakene. Pilotene var ganske skrekkslagne da de landet ned gjennom tåka på vårt bålmerkete område. De hadde ikke sett stort før bålet lyste opp ved landingsplassen. Begge pilotene ville vente litt for å se om tåka kunne lette noe mer før de ville fly om bord igjen, men vi som var klare for avreise mente at det akkurat da var bedre enn det hadde vært.

Vi diskuterte navigeringen tilbake til båten og ble enige om at det sikkert var best å fly over tåka, følge øya nordover til Beisaren i det månelyset som var ved visuell kontakt og å fly på kurs derfra rettvisende østover i det antall minutter som kunne tilsvare 12 nautiske mil ut fra helikopterets hastighet. Radiokontakt med båten og oppsending av nødrakett

skulle kunne lose oss til landing om bord. *Norbjørn* lå der som en liten prikk i et stort, stort ishav under tåka.

Første turen dro av gårde og vi i helikopteret fulgte med på radioen. Etter en tid med tankefylt stillhet fikk vi høre skipperen på *Norbjørn* fortelle at "*Nå hører vi helikopteret*" og straks etter; "*Nå er dere rett over oss*". Da ble nødblusset sendt opp. Det var ikke lett å se, men vi syntes at vi kunne ane et rødlig svakt lysskjær i tåka under oss. Ved det begynte nedstigningen, kontrollert og korrigert på radiotelefonen av helikoptermekanikeren om bord.

Vi skimtet straks etterpå, gjennom tåka, lyssveipene over isen fra båtens kraftige lyskaster, og plutselig så vi styrehusveggen på den ene siden og fremmermasta på den andre siden.

Straks etter var vi landet på romluken som var omarbeidet til landingsplass for helikopteret. En fåmælt helikoptermekaniker og to bleke piloter kunne puste lettet ut for denne gang.

Pilotene ventet en hel time før de dristet seg ut på en tilsvarende flyvning. Det for å hente ut de to siste ekspedisjonsmedlemmene som var med på å sikre Fina utmålsrettighetene på Hopen. Dette var uten tvil de mest vågale flyvningene både pilotene og vi hadde vært med på noen gang. Det hører nok til de mer spesielle hendelser i norsk flyhistorie.

Husker det ble nevnt i ettertid at værrapportene fra Hopen tilsa at bare 10 minutter etter den siste flyvningen vår hadde det vært umulig å bli hentet. Vi kunne med andre ord ha blitt nødt til å overvintre ufrivillig på Hopen til mai. Marginene var på vår side under denne fredag den 13. -ekspedisjonen til Hopen, selv om de ofte var ytterst knappe.

Overtro?

Vi startet på denne ekspedisjonen fredag den 13. november fra Oslo lufthavn, Fornebu, og dro fra Hopen i midten av desember, tre uker senere enn planlagt. I Barentshavet fikk vi først se alvoret i øynene, og på Hopen var det så inderlig nære på at vi hadde havnet utfor fjellet. Nære på var det også at vi kunne blitt isbjørnmat i Braastadskaret på Hopen.

Det var også nære på at vi kunne ha mistet et ekspedisjonsmedlem i badstua på Hopen Radio. Den siste og femte hendelse i forhold til fredag den 13. var at vi nesten måtte overvintre ufrivillig på Hopen, og da bli hentet til fastlandet først i mai året etter. Det var nære på, men heldigvis kunne *Norbjørn* fra Brødrene Jakobsens rederi i Tromsø og helikopteret fra Helilift på Hamar hente oss ned til Nordens Paris like før jul i 1970. Det hadde vært et kappløp i Arktis, også med den arktiske vinteren. Nå var det jula som ventet. Jeg for min del nådde så akkurat planlagt julefeiring i Ulsteinvik på Sunnmøre det året.

Dersom man leter etter spenning i hverdagen anbefales fredag den 13. Lykke til!

Roald Amundsens flybåt *N25* etter landingen ved Nordaustlandet i juni 1925

Av Fridtjof Mehlum

Fridtjof Mehlum er pensjonist og var forskningssjef ved Naturhistorisk museum ved Universitetet i Oslo i perioden 2007–2018. Han er utdannet biolog ved UiO og har tidligere arbeidet i mange år som forsker ved Norsk Polarinstitutt. Mehlum har vært leder av Norsk Polarklubb siden 1993 og er med i redaksjonskomiteen for Polarboken.

Innledning

Den dramatiske turen til "Roald Amundsen – Lincoln Ellsworths flyveekspedisjon 1925" med de to flybåtene *N24* og *N25* i 1925 fra Ny-Ålesund mot Nordpolen endte godt, selv om begge flyene måtte lande på sjøisen på 87° 43' N. Det ene flyet (*N24*) var skadet og måtte etterlates, men etter 3 ½ ukes utrolig strev klarte mannskapene å lage en lang nok startbane til at alle seks deltakere kunne gå om bord i *N25* og returnere til Svalbard. Deltakere på ekspedisjonen var foruten Amundsen og Ellsworth, Hjalmar Riiser-Larsen, Leif Dietrichson, Oskar Omdal og den tyske mekanikeren Karl Feucht.

Det var stor ståhei i Ny-Ålesund etter at mannskapet på *N25* kom tilbake i god behold. Mottakelsen der og senere da mannskapet og flyet ankom Oslo er detaljert beskrevet både i aviser og bøker. Etter at *N25* nødlandet på sjøen ved driviskanten nord for Nordaustlandet den 15. juni ble den tauet av fangstskuta



N25 *i Ny-Ålesund før avreisen mot Nordpolen i mai 1925. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).*



Omtrentlige lokaliteter på nordvestsiden av Nordaustlandet som Roald Amundsen og hans mannskap var innom etter å ha nødlandet med flybåten N25 *på sjøen ved iskanten vest for Nordkapp. 1. Vestsiden av Birdvågen, der de oppdaget fangstskuta* Sjøliv *noen km lenger nord. 2. Nordsiden av Hansteenfjellet, der de trolig stoppet opp noen timer. 3. Franklindalen, der* N25 *ble fortøyet på land før Amundsen og hans mannskap fortsatte med* Sjøliv *mot Ny-Ålesund. (Bakgrunnskart: TopoSvalbard, Norsk Polarinstitutt).*

Sjøliv og satt på land mens mannskapet ble tatt med til Ny-Ålesund. Imidlertid er det en del uklarheter knyttet til detaljene omkring hvor *N25* ble tauet og etterlatt. Skipperen på *Sjøliv*, Nils Vollan, har i Polarboken 1977–1978 gitt en versjon av hendelsene som skjedde i forbindelse med redningen av *N25* og dens mannskap. En nærmere gjennomgang av tilgjengelige kilder tyder på at Vollan har husket noe feil, og at kartet i hans artikkel ikke viser helt korrekt rute for hvor *N25* ble tauet.

Landing og ankomst til Birdvågen

Ved 19-tiden den 15. juni nødlandet *N25,* etter problemer med styringen, i åpen sjø ca. 10 min etter at iskanten var passert. Det var høy sjø, men de taxet sørover en times tid til de kom til Birdvågen, hvor det var helt stille. Her fortøyde de til isen og gikk på land et sted hvor det var store steiner og litt drivved. Riiser-Larsen (1957) skriver at de la til ved en liten odde og gikk i land på et svaberg. Den eneste lille odden som er avmerket på kartet i Birdvågen ligger et lite stykke sør på vestsiden av vågen. Kl. 21 så de *Sjøliv* i nord. Den så ikke ut til å ha sett dem. Det berettes at flymannskapet så *Sjøliv* da den kom fram foran en odde da den gikk vestover forbi Nordkapp. Det stemmer

med at *N25* lå på vestsiden av Birdvågen og så *Sjøliv* da den kom til syne nord for pynten på østsiden av Birdvågen.

Med *N25* på slep

N25 taxet derfor nordover til *Sjøliv* som tok dem om bord. Skipper Nils Vollan var villig til å taue *N25* til Norskøyane der hjelpefartøyet *Hobby* var stasjonert. Vinden var sørøstlig og ble stadig sterkere. De gikk sørvestover og da de kom på tvers av Brennevinsfjorden røk slepetauet. *N25* holdt på å kantre på grunn av sidevinden. Slepetauet ble fikset og Riiser-Larsen gikk om bord i flyet og prøvde å styre det opp mot vinden. Riiser-Larsen (1957) skriver: "*Men det måtte vi gi opp etter en stunds forløp, da farten var for liten til at balanserorene kunne gjøre noen nytte. Vi måtte loffe opp mot vinden og gikk inn i en bukt, hvor vi kaster loss maskinen."*

Det er litt uklart nøyaktig hvor de stoppet opp, og det finnes flere versjoner av historien som ikke stemmer overens med hverandre.

Roald Amundsen skriver i sin dagbok[1]: "*Vi kom dog ikke langt – henimot Hinlopen Strede – da sjø og vindkast ble for grove. Vi måtte derfor gå tilankers ut på natten. 16. juni: Vi gik til køis kl ½ 6 morra å var åppe til en hærli ærful midda kl 11* (Kommentar: Vollan hadde plukket egg på Moffen). *De blåser ennå for mye til å søke over Hinlopen Str. Vi har nå bestemt ås til å søke inn i Lady Franklin Bay, bukke masjinen åp der på lann å så me Sjøliv søke til Kings Bay. – Var i Lady Franklin Bay i ettermiddag(?) å fik masjinen ypperli anbrakt på landisen i fulstendig sikkerhet. Strax vi var færi satt vi kurs for Kings Bay."*

Men i boken fra ekspedisjonen (Amundsen 1925) har han endret stedet fra "*Lady Franklin Bay*" til "*Brennevinsbukten*". Han skriver: "*Bukseringen av* N 25 *gikk til å begynne med ganske bra, men utpå natten frisknet den sydlige bris og voldsomme kast kom ned over fjellskrentene. Sjøen øket stadig eftersom vi kom vestover mot Hinlopenstredet og var til slutt så grov at vi måtte gå op under land og ankre. Vi kom først til køis ½ 6 om morgenen etter et uendelig antall måltider. Klokken 11 formiddag var vi oppe igjen. Det blåste da kraftige kastevinder ned fjellet, og vi lå slett ikke godt. Det blev da bestemt, at vi søke inn i nærmest bukt og der finne en bekvem og sikker plass for* N 25*, la den ligge der, gå ned til Kings Bay, få assistanse og så gå tilbake igjen og fly den ned. Den nærmeste bukt var Brennevinsbukten*."

Amundsen gir ovenfor en antydning om hvor de kan ha ankret opp. Han skriver at det kom kastevinder ned fjellet (det var sørøstlig vind). Det eneste fjellet i dette området er Hansteenfjellet helt nord på Botniahalvøya mellom Lady Franklinfjorden og Brennevinsfjorden. Amundsen skriver også i sin bok at de forlot Brennevinsfjorden med *Sjøliv* kl. 20 den 16. juni.

Skipperen på *Sjøliv*, Vollan, forteller en litt annen historie. Han ble referert i avisene etter ankomsten til Ny-Ålesund og har gjentatt sin historie mer eller mindre identisk opp gjennom årene i aviser, radio og TV. I versjonen av historien som er gjengitt i Polarboken 1977–1978 skriver Vollan at etter at Riiser-Larsen hadde gått om bord i *N25* for å prøve å

1. Ms.8° 3108 Roald Amundsen: Dagbok fra polflyvningene 1925 og 1926. Nasjonalbiblioteket.

styre den opp mot vinden, kom de etter hvert oppunder Lågøya. Inne ved Lågøya var fastisen ikke brukket ennå, og her gikk flymannskapet om bord i flyet og fløy det innover isen. Det var slett fjordis, og buken på flyet slepte nedi sjøen hele veien innover. Flyet fortøyde de på land, og så kom de gående på isen tilbake til *Sjøliv*. I et radiointervju i 1962 forteller han at de slepte flyet inn til iskanten og at 4-5 av *Sjøliv´*s mannskap satt på flottørene på veien innover isen og hjalp til med å bære stein til bardunering av flyet. Flymannskapet gikk på den snødekte tundraen tilbake, mens *Sjøliv*s folk var mer vant til forholdene og gikk på isen, der snødybden var mindre.

I et intervju i Nordlandsposten i 1934 forteller Vollan at Riiser-Larsen ble søkkvåt av bråttsjøer som kom ned i den åpne cockpiten og han ble sittende der i seks timer før de ankret opp og oppholdt seg i seks timer under Solpynten ved Lågøya. Det var for hardt vær til å legge utpå mot Hinlopenstretet med flyet på slep. Det ble derfor fløyet en halv mil innover lavlandet i "*Franklin Bay*" og fortøyd sikkert der. Vollan sier at han var med på den turen.

I et radiointervju fra 1953 sier Volland at Riiser-Larsen gikk om bord i flyet og der måtte han sitte til de kom opp under Lågøya. Han sier videre: *Vi kom ikke opp under Lågøya, vi kaller det for Solpynten, før langt ut på formiddagen*". Det første de måtte gjøre da var å øse flyet tomt for vann (Riiser-Larsen og Omdal).

Jeg har forgjeves søkt etter et sted med navn Solpynten her. Trolig har Vollan forvekslet en pynt på nordsiden av Botniahalvøya, f.eks. Kapp Hansteen med Shoal Point som i dag kalles Langgrunnodden og som ligger lenger sørvest mot Hinlopenstretet. Vollan brukte som de fleste andre på den tiden det engelske sjøkartet over Svalbard, og det var få geografiske navn på kartet i denne delen av Svalbard.

Hele tiden hevdet Vollan at flyet ble satt på land i Lady Franklinfjorden, men i et TV intervju med NRK i 1976 hadde han skiftet oppfatning og fortalte at flyet ble fløyet inn over fjordisen i Brennevinsfjorden.

Det er grunn til å anta at flymannskapet da det ankom Ny-Ålesund, den 18. juni kl 01 om natten (altså 29 timers seiling), trodde at de hadde etterlatt *N25* i Lady Franklinfjorden. Det var trolig Vollan som hadde fortalt dem det. Alle avisene som rapporterte fra Ny-Ålesund dagene etter tilbakekomsten forteller også at flyet ble etterlatt i Lady Franklinfjorden.

Heimdal drar til Nordaustlandet til *N25*, som skal flys tilbake til Ny-Ålesund

Kaptein Leif Hagerup på marinens oppsynsfartøy *Heimdal* sender 18. juni et telegram til kommanderende admiral i Oslo: "*Avgaar i morgen aften til Lady Franklins Bay Nordaustlandet for å hente Amundsens flyvemaskine*."[2]

Kl. 1:45 natt til den 20. juni gikk *Heimdal* fra Ny-Ålesund mot Nordaustlandet for å hente flyet. I skipsloggen[3] står det at de gikk mot Brennevinsfjorden og at kaptein Johansen (skal være Kristian Johannessen, sønn av den kjente ishavsskipperen Søren Johannessen) fra *Hobby* var med som islos. *Heimdal* var altså på den tiden klar over at de skulle til Brennevinsfjorden. Kl. 22 styrte de inn

2. Radiologgen til Heimdal 1925. Riksarkivet.
3. Skipsloggen til Heimdal 1925. Marinemuseet.



Heimdal *til ankers sørøst for Hansteenfjellet i Brennevinsfjorden med* N25 *liggende ved akterenden. (Kilde: Preuss museum).*

"*Brennevin Bay med varierende fart p.g. av is. Satte ut motorbaaten, som derpaa holdt det gaaende foran fartøiet og tok lodskud."* Kl. 23 ankret de opp i Brennevinsfjorden for babord anker på 35 m vann. Tidspunktet stemmer med notatene i *Heimdal*s maskinlogg[4].

Det finnes to telegrammer[5] fra den turen sendt av James Wharton, som var korrespondent for amerikanske aviser. Med på turen var Riiser-Larsen, Omdal, Dietrichson og Feucht såvel som Emil Horgen, fotograf Paul Berge, Finn Lützow-Holm og mekanikeren Smaaland (de to siste fra redningsekspedisjonen som var ankommet med fly til Ny-Ålesund). Alle disse, inkl Wharton, skulle bli med flyet tilbake til Ny-Ålesund. (i hht. skipsloggen var trolig alle unntatt Smaaland med flyet, totalt åtte personer). Wharton forteller at de gikk sakte da de nærmet seg Lady Franklinfjorden pga. av dårlig kartlagt farvann og satte ut en lettbåt som gikk foran og logget dybden.

Wharton skriver videre at de fant flybåten på kvelden "*resting securely atop deep snow shore Franklin Bay. Within ten minutes Omdal, Feucht got engines going and before hour up gracefully craft slipped over bank onto floating ice choking Bay. Riiser Larsen carefully drove across mile or longer ice and water course to mouth bay. Sidled up to* Heimdal *lying anchored and tied fast astern where rode during night*."

Skipsloggen sier tilsvarende Kl. 01 den 21. juni: "N25 *kom ut til* Heimdal *og blev fortøyet agter"*.

Wharton nevner at flyet hadde noen merker etter hard medfart. Hjørnet av styrbord flottør hadde en stork bulk, og sidene av flyskroget var presset inn og noe av malingen skrapet av. På dagen den 21.

4. Maskinloggen til Heimdal 1925. Riksarkivet.
5. Radiologgen til Heimdal 1925. Riksarkivet.

juni drev mekanikerne med utbedringer og pumpet drivstoff over i maskinen.

N25 startet fra Brennevinsfjorden 21. juni kl 16:30. Den fløy langs nordkysten av Spitsbergen og sørover langs vestkysten til Ny-Ålesund, der den landet kl. 19:30 (Wharton sier 19:15). *Heimdal* seilte ut gjennom isen i Brennevinsfjorden mens motorbåten tok loddskudd foran til de nådde fjordmunningen. Skipet forlot Brennevinsfjorden kl. 19:15 med kurs 285 grader og var tilbake i Ny-Ålesund den 22. juni kl 20:10. Det hadde et kort stopp underveis ved østre innløp til Norskøysundet for livbåtmanøvre, og en del av besetningen gikk i land for å plukke egg.

Hvor ankret *Heimdal* opp i Brennevinsfjorden og hvor lå *N25* fortøyd?

Paul Berges filmopptak fra Brennevinsfjorden viser tydelig at *N25* kommer ut av



Utsnitt av Nordvestre blad av "fyrebils utgåve" av det nye norske kartet over Svalbard i målestokk 1:500 000 som ble laget i 1925. Navnene fra Amundsens ekspedisjon ble fjernet på nyere norske kart, der ekspedisjonsdeltakerene i stedet fikk sine navn på lokaliteter på østsiden av Brennevinsfjorden. Se kartet foran i artikkelen. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

oppbrukket fjordis i retning nordøstover mot *Heimdal*, som lå nær Hansteenfjellet. Opptakene[6] viser også at flyet tok av i åpent vann nær Franklindalen på vestsiden av Brennevinsfjorden og fløy nordover mot Depotodden. Et fotografi viser *Heimdal* ligge oppankret nær land ved sydøstenden av Hansteenfjellet like ved Franklindalen. *N25* er da hentet og fortøyd til akterenden av skipet. De foreliggende opplysninger tyder på at *N25* mest sannsynlig var blitt etterlatt på land et stykke lenger sør ved Franklindalen.

Ekspedisjonen ble beæret med stedsnavn på nytt norsk kart

Etter at suvereniteten over Svalbard formelt ble overtatt av Norge i 1925, ble det samme år gitt ut en "fyrebils utgåve" av nye kart over øygruppen i målestokk 1:500 000. På kartbladet "Nordvestre blad" som omfattet nordvestdelen av Nordaustlandet hadde man klart å få med navn knyttet til Amundsens flybåt-ekspedisjon. Halvøya der *N25* ble etterlatt ble kalt Roald Amundsens Halvøy mens ekspedisjonsdeltakerene fikk fjelltopper i nærheten oppkalt etter seg. Tilsvarende navn er inntegnet på kartet over hele Svalbard (også i målestokk 1:500 000) som ble utgitt i 1925.

Det viste seg ganske snart at man hadde gjort litt dårlig forarbeid i forbindelse med denne navnsettingen. I 1923 hadde svenskene publisert et kart over området basert på kartleggingen til geologen Gerard De Geer. På dette kartet hadde den aktuelle halvøya allerede fått navnet Botniahalvøya (på fransk Presqu'île Botnia). Tidligere navn skal så vidt mulig respekteres, så derfor ble navnene fra flybåt-ekspedisjonen flyttet på senere norske kart og angir lokaliteter på øst-siden av Brennevinsfjorden, som riktignok er et stykke unna der hvor de kom i land med *N25*.

6. Roald Amundsen–Lincoln Ellsworths flyveekspedisjon 1925. Filmopptak av Paul Berge. Utgitt av Nasjonalbiblioteket.

Litteratur

Amundsen, R. 1925. Gjennem luften til 88° nord. Gyldendal. Oslo.

Riiser-Larsen, H. 1957. Femti år for kongen. Gyldendal. Oslo.

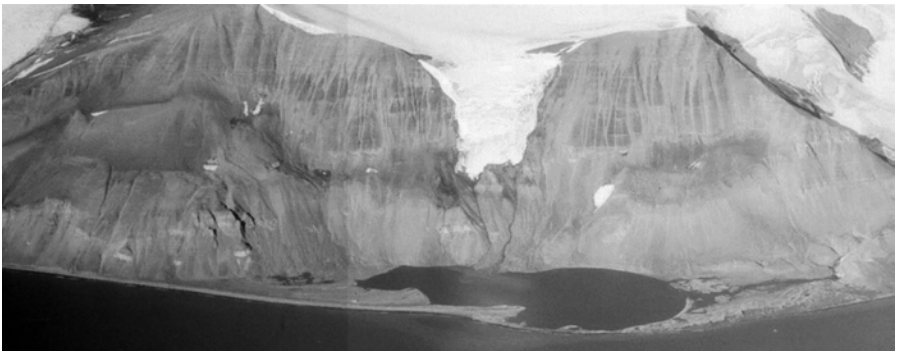
Davishamna – et mislykket kullgruveprosjekt

Av Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har gjennom to tiår forsket på dyrelivet på Svalbard for Norsk Polarinstitutt. Han arbeidet i mange år som naturvernrådgiver hos Sysselmannen og deretter med biologi i Norges forskningsråd, men er i dag pensjonist. Han er medlem av redaksjonskomiteen til Polarboken.

Reiser du med motorbåt langs østkysten av Spitsbergen finner du ikke mange gode havner. De aller fleste av buktene man kan søke ly i er åpne mot øst og sørøst. Det betyr at de under gitte værforhold er utsatt for vind, sjø og drivis. Derfor ville en god havn langs sørkysten av Øst-Spitsbergen være gull verdt. I dag finnes ingen slik havn, men for hundre år siden var det en svært gunstig havn her, like sør for Hambergbukta. Den ble gitt navnet Davis Harbour, eller på norsk Davishamna. Havnen er trolig oppkalt etter kona til en av direktørene i det engelske Northern Exploration Company Ltd. (NEC), og het først Lady Davis Harbour. Denne naturlige havnen ble sannsynligvis dannet av endemorenene til en eller flere breer som hadde smeltet og trukket seg tilbake. Endemorenene ble så påvirket av lokale kyststrømmer og bølger. Resultatet var en stor og forholdsvis dyp lagune med en smal innseiling. Inne i lagunen lå mindre båter godt beskyttet mot vind og spesielt drivis. Det er flere slike laguner på Svalbard og den største er i dag Tjuvfjordlaguna på Edgeøya.

Alfred Svendsen (1898–1993) var innom Davishamna på vei til Edgeøya med en fangstekspedisjon i august 1929 og skrev i dagboken sin "*Vi fortsatte så Nordover langs landet forbi flere mektige isbræer, helt til Davids Harbour hvor vi fant den fineste havn man kan ønske sig. Davids Harbour er helt innelukket omtrent som en lagune, men der er dog 12*



Luftfoto av Davishamna 1936 tatt mot vest fra 3000 m høyde. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

fot vand så man kan gå ind med ganske store fartøier."

Ser man på luftfoto som er tatt av Davishamna i 1936, altså ikke mange årene etter at Svendsen besøkte havna, virker det som at innseilingen til laguna er borte og at Davishamna er blitt til et stort vann. I dag er mye av løsmassene som en gang dannet laguna vasket bort, og det er kun en smal stripe land med noen store dammer igjen av det som for hundre år siden av en stor trygg lagune.

Kullfunnet

Før Svalbard ble norsk var det ingenmannsland, hvilket i praksis betydde at det ikke var noen stat som var administrativt ansvarlig, og følgelig heller ikke noen regler for okkupasjon av områder. Dette medførte at enkeltpersoner og selskaper kunne gjøre krav på de landområdene de måtte ønske for å sikre seg tilgang på kull, mineralressurser, landbaser og annet. Det som i praksis da skjedde var at man satte opp et kravskilt eller anneksjonsskilt. Dette ble plassert på et sted der det lett kunne ses av folk som kom forbi, vanligvis med båt. På skiltet stod det skrevet hvem som gjorde krav på området, og hva området omfattet, dato og eventuelle vitner. Området ble ofte markert i terrenget med ståltråd, jernmerker, varder eller lignende. Det var vanlig prosedyre å melde okkupasjonen til sitt eget lands regjering eller utenriksdepartement. For at okkupasjonen skulle gjelde over tid var det nødvendig å sette i gang kartlegging av området eller begynne drift. Ofte satte man opp hus eller bygninger som et ledd i å vise at det var aktivitet på eiendommen. For å fornye okkupasjon, malte man gjerne på bygningsveggene hvert år ny kravdato og navn på vitner. Systemet med okkupasjoner opphørte med Svalbardtraktaten i 1920, for da var ikke øygruppen lenger ingenmannsland.

Svalbardtraktatens Artikkel 6 forutsatte at okkupasjonene på Svalbard, altså alle eiendomskravene, skulle avgjøres av en egen svalbardkommissær oppnevnt av den danske regjering. Alle som gjorde slike krav, måtte melde disse inn. Kommissæren måtte til slutt ta stilling til drøyt 120 ulike okkupasjonskrav, hvorav mange var overlappende.

Gustav Adolf Lindquist (1884–1934) var en kjent fangstmann på Svalbard og Grønland. Han omkom på Nordaustlandet i det som sannsynligvis var en ulykke.

Lindquist hevdet, i henhold til Hoel (1966, s. 459) at han 3. juli 1918 drev med prospektering langs kysten av Sørøst-Spitsbergen. Der oppdaget han en naturlig havn som han senere kalte Davishamna. Oppe i fjellet, mindre enn 100 m fra sjøen, oppdaget han en kullfløts som var drøye meteren tykk. Han fant at kullfløtsen strakte seg flere kilometer både nord og sør for dette. Han satte opp steinvarder på ulike steder for å markere grensene for det området han okkuperte, altså krevde rettigheter til.

I en avtale som ble skrevet og undertegnet i Tromsø 17. juni 1919, beskriver Lindquist det området han har okkupert og at han gjør krav på alle mineralforekomster og alt av verdi i det okkuperte området. Samtidig i avtalen solgte Lindquist hele det okkuperte området til Ernest Mansfield for kr 1000, hvilket tilsvarer drøye 25 500 kr i 2022. Mansfield overdro i sin tur 8. juli 1919 eiendommen til NEC. Dette selskapet gjorde så krav på og ble



Gustav Lindquist (til venstre) fotografert i Ny-Ålesund i perioden 1920–1930. (Foto: Carl S. Sæther/Svalbard Museum). Karl Bengtssen (til høyre) ved hytta på Russekeila i 1932. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

i 1927 av den norske regjering tilkjent området som en følge av svalbardkommissærens arbeid. Området var da på 64,5 km² og ble registrert som Storfjord mat. Nr. 3 løpenummer 1.

Okkupasjonskravet til Lundquist er imidlertid ikke det første okkupasjonskravet som ble gjort på Davishamna og kullforekomstene i området og som senere er blitt solgt til NEC. En annen kjent fangstmann fra Svalbard Karl Johan Bengtssen (1886–1939) okkuperte, i henhold til Hoel (1966, s. 1446) høsten 1910 omtrent samme område. Det gjaldt fra et punkt 10 km nord for Davishamna og sørover til et punkt 50 km sør for Davishamna. Kravet gjaldt fra kysten og 5 km inn i landet. Dette kravet ble anmeldt Utenriksdepartementet (UD) i 6. oktober 1913 og på nytt i 18. mars 1914. I henhold til Bengtssens nedskrevne erindringer ble dette kravet solgt videre til NEC i 1917 for 50 000 kr (tilsvarer ca 1,3 millioner kr i 2022) noe som ble meddelt UD 17. oktober 1919. Bengtssen fikk imidlertid ikke stor glede av pengene. Han satte alle pengene i en bank i Bergen som noen få år senere gikk bankerott og Bengtssen tapte alt.

I ettertid kan man undre seg over at NEC valgte å kjøpe samme område to ganger. Andre gangen de kjøpte det var beløpet forholdsvis ubetydelig. Kan hende ønsket NEC å unngå disputter om hvem som var den egentlige eier og kjøpte derfor ut Lundquist for et lite beløp.

Camp Bevan

Leiren som ble bygget opp i Davishamna som et ledd i å utvikle det okkuperte området og utvikle en gruve ble oppkalt etter NECs stedlige ingeniør på Svalbard John Alston Bevan. Leiren ble derfor hetende

Camp Bevan.

En liten hytte ble reist i Davishamna i 1919[2], etter at NEC hadde kjøpt eiendommen av Mansfield i juli. Foruten å ha behov for et hus å oppholde seg i på stedet var også det å oppføre hus et ledd i å hevde eiendomsrett til det okkuperte området.

I mai 1920 prøvde ekspedisjonen til NEC å nå østkysten tidlig på året i mai, men ble hindret av is. Først 25. juni klarte ekspedisjonsbåten *Ørnen II* å komme til Davishamna. Båten ble fortøyd i fastisen 500 m fra stranden og så ble forsyninger og materialer trukket på sleder over isen og inn på land. To mann, D.H. Strutt og C. Jacobsen, ble satt igjen med forsyninger for 6 mnd. De skulle passe på anneksjonen, samle informasjon om kullfeltet og logge meteorologiske data. *Ørnen II* forlot Davishamna 29. juni.

NECs ekspedisjonsfartøy returnerte 4. august og hadde med en prospekteringsgruppe ledet av geologen Horace Noble Coryell (1888–1965) fra Columbia Universitetet i New York. I Davishamna bygde de nå en ny hytte som rommet 6-8 mann, og satte opp tre telt[3]. De tilbrakte en måned på stedet, men hadde totalt to uker med svært dårlig vær som hindret feltarbeidet. Vinden knuste blant annet en robåt, flerret pappen av hytta og spjæret teltene. Tapet av robåten hindret mye av feltarbeidet langs kysten. Folkene ble hentet av NEC 2. september, men tre mann ble etterlatt på stedet som overvintrende vaktmannskap. Disse var Gustav Lindquist, Ole Bangsund og Marinius Larsen. Foruten å fungere som vaktmannskap skulle de også drive fangst gjennom vinteren. Det var vanlig praksis på denne tiden å ansette fangstfolk til vaktmannskap. De fikk fritt hus, proviant og litt lønn. De skulle til gjengjeld drive fangst og dele fangstutbyttet med selskapet.

Geologen Coryell, som ledet kartleggingen av ressursene i området, skrev i



Camp Bevan med de to første hyttene, foto fra 1924 før tilbygget ble. (Foto: Carl S. Sæther/ Svalbard Museum).

rapporten sin til NEC at kullet på østkysten burde utvinnes. Problemet var det dårlige været og mangel på havn. Det var ingen god plass å etablere en leir i nærheten av selve gruven, og man måtte bygge opp en lagerplass for kull litt sør for gruven ved Daudbjørnpynten dersom dette skulle være utskipingssted. I så fall måtte det bygges kai og et transportsystem fra gruven og ned til Daudbjørnpynten. Kullskip ville uansett ikke kunne ligge lenge og laste på stedet på grunn av de kraftige vindene som var utbredt her på østkysten. Alternativt kunne kullet lagres i Davishamna, men transport fra gruven og nordover hit ville være vanskelig på grunn av fjellterrenget og breene. Lasting av skip fra Davishamna måtte eventuelt skje ved hjelp av lektere hvilket var svært tungvint.

Grunnet dårlig økonomi reduserte NEC aktivitetene på Svalbard og den planlagte kullgruven på østkysten ble utsatt. Selv om aktiviteten i Davishamna var laber fortsatte NEC å ha vaktmannskaper i Camp Bevan gjennom vintrene 1921–22 (tre mann) og 1923–24 (tre mann).

Sommeren 1924 skjedde det imidlertid en del i Davishamna[4]. Folk fra NEC utvidet hovedhuset med et lagerbygg, åpnet opp prøvedrift i gruven og bygde en kullsklie fra gruven og ned fjellsiden til sjøen. Der kunne de fylle kull direkte i småbåter som la til i fjæra. Til sammen tok de ut 270 tonn kull den sommeren. Problemet var at NEC nærmest var bankerott og prisene på kull var lave. NEC måtte derfor som en siste krampetrekning på Svalbard satse på utvinning av metallet sink fra små forekomster de hadde funnet på vestkysten av Spitsbergen. Dette fordi sink var mye bedre betalt enn kull og følgelig ble kullgruvedriften Davishamna skrinlagt.

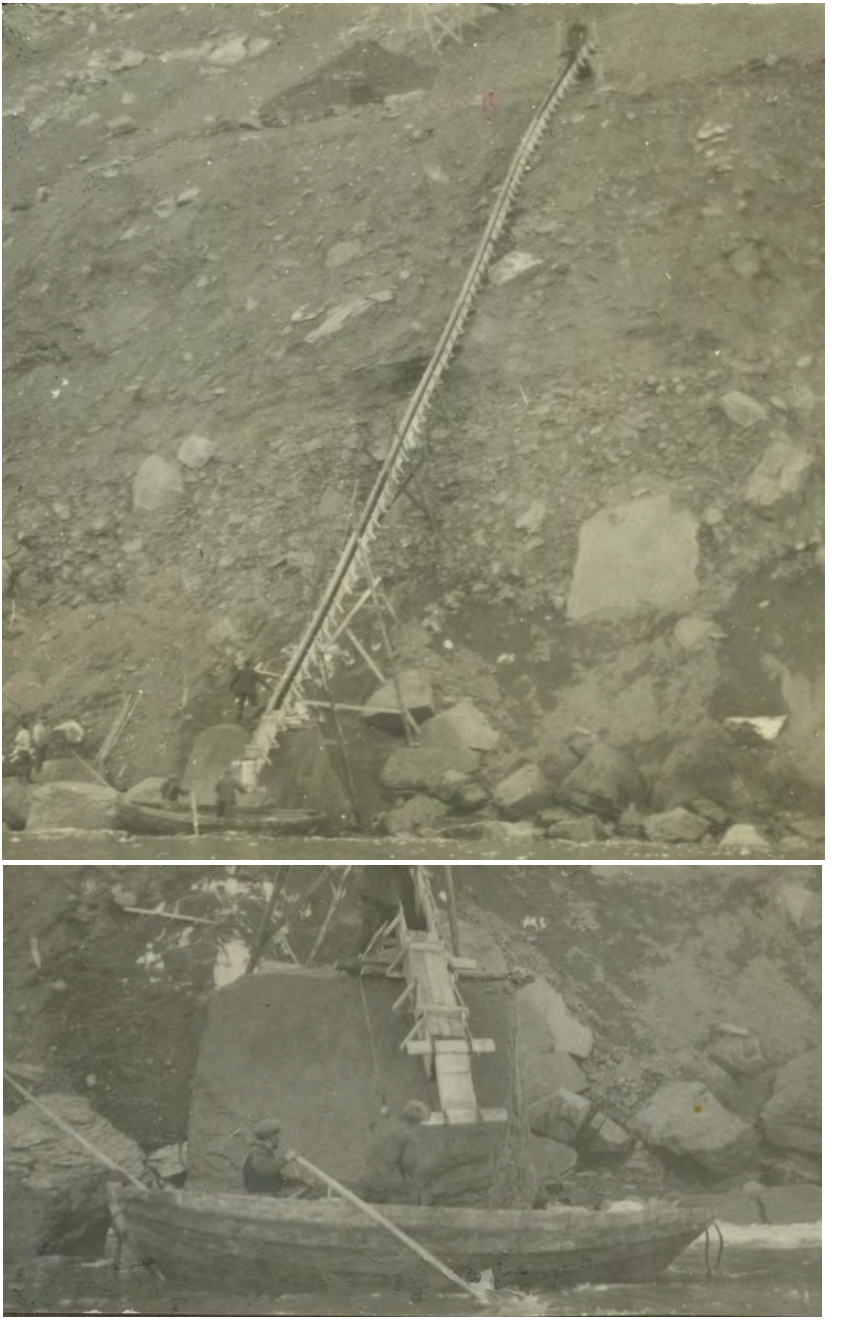
NEC falt mer eller mindre sammen i de påfølgende årene og ble avviklet i 1934. I 1932 kjøpte den norske stat alle NECs eiendommer på Svalbard for 100 000 kr som tilsvarer 4,4 millioner kr i 2022.

Dagens situasjon

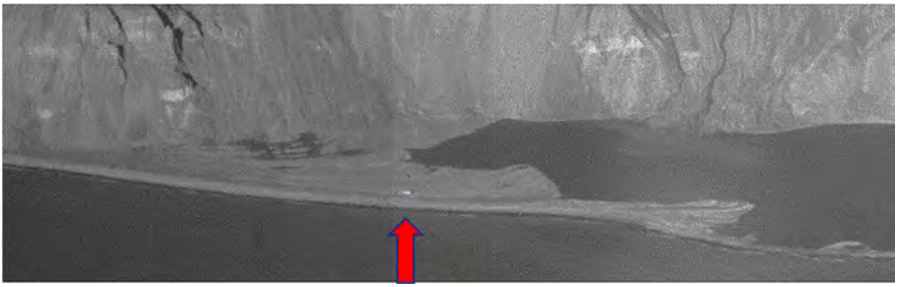
Bergvesenet med Bergmesteren for Svalbard utfører jevnlig befaringer av gruveanlegg, både nedlagte og operative, på Svalbard. Den 28. juli 2006 var turen kommet til det forlatte gruveanlegget i Davishamna. Foruten senioringeniør Torfinn Kjærnet fra Bergvesenet deltok kulturminnerådgiver Per Kyrre Reymert,



Camp Bevan 1924. Huset fra 1919 helt til høyre. Huset fra 1920 til venstre og flere mann som bygger på et langt tilbygg. (Foto: Carl S. Sæther/Svalbard Museum).



Øverst: Kullsklien sett fra sjøen i øst i 1924. Legg merke til robåten under sklien. Nederst: robåten med to mann som samler kull i båten. (Foto: Carl S. Sæther/Svalbard Museum).



Den røde pilen peker på det lyse huset på strandflaten. Luftfotografi fra 1936. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

forurensningsrådgiver Halvard Pedersen og fungerende miljøvernsjef Ian Gjertz, alle fra Sysselmannen på Svalbard (nå Sysselmesteren).

Det flate strandområdet og de nærmeste fjellskråningene i sør ble undersøkt med tanke på å finne spor etter husene og eventuelle rester etter noe av gruvevirksomheten. Selve gruven lå litt lenger sør på kysten og ville ikke være synlig på denne befaringen. Tydelige spor etter husene ble ikke funnet, men noen plankerester i grusen på stranden kunne være spor av bebyggelsen.

Spørsmålet i ettertid er derfor hva skjedde med husene, og når? Den første store luftfotograferingen på Svalbard ble utført av Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser (NSIU), som var forløperen til Norsk Polarinstitutt, i 1936. På luftfotografier tatt i 1936 kan man se i hvert fall det store huset på strandflaten helt i sørenden av lagunen.

Man vet derfor hvor huset stod. Hvor lenge det eksisterte er derimot uklart. På flyfoto som ble tatt i 1961 er det ikke mulig å påvise bygningene, derfor er det rimelig å anta at de har falt sammen eller er blitt borte før 1961.

I forbindelse med Bergmesterens befaring til Davishamna intervjuet kulturminnerådgiver Reymert i august 2006 pensjonert geolog i Norsk Polarinstitutt Audun Hjelle (1931–2014). Hjelle opplyste at han hadde vært på feltarbeid i Davishamna sommeren 1954 og da stod det en hytte igjen nær flomålet. Den var skjev grunnet dårlige grunnforhold og utglidning av masse. Hjelle husket at det var konstruksjoner oppe i fjellsiden og at det senere hadde vært et stort ras av løsmasser fra fjellsiden som hadde utradert konstruksjonene.

Sammenligner man luftfotografiet fra 1936 og bildet nedenfor fra 2006 ser man at strandflaten i dag har mindre omfang enn den tidligere strandflaten med lagune. Endringen skyldes i hovedsak at kystlinjen er endret, men også ras fra fjellsiden. Bygningene stod på strandflaten og tuftene er høyst sannsynlig vasket bort av sjøen. Om det har vært konstruksjoner i fjellet i sørenden av Davishamna er disse mest sannsynlig tatt av ras. Nå er det ikke gitt at alle de tre bygningene som fantes på 1920 tallet er tapt til naturkreftene.

John Giæver fra NSIU var med på bergmester Hans Merckoll sin svalbardekspedisjon med D/S *Heimland I* i 1936. Giæver tok 29. juli fotografiene av



Davishamna i 2006 sett fra fjellsiden i sørenden. Legg merke til helikopteret på stranden til høyre. Fjellsiden til venstre er rasmark. Lagunen er helt borte, det er bare to dammer igjen, og strandlinjen har endret seg vesentlig fra 1936. I årene etter at dette bildet ble tatt har erosjonen fortsatt og 20 år etter er sletta blitt smalere og de to dammene er nå borte. (Foto: Ian Gjertz).



Davishamna 29. juli 1936. (Foto: John Giæver/Norsk Polarinstitutt).

hyttene i Davishamna som i dag befinner seg i Norsk Polarinstitutts billedarkiv. Hovedhytta var i brukbar stand, men det manglet litt av ovnen. Inngangsdøren var falt av og hytta hadde vært full av snø og derfor fuktig. Allerede da var i henhold til Merckolls rapport fra befaringen den eldste og minste hytta borte. Det var tidligere utbredt på Svalbard å gjenbruke hytter og materialer. Dette gjorde man ved å demontere og flytte egne hytter, noe NEC av og til gjorde. Alternativt kunne andre stjele materialer fra eldre hytter og hus, for så å bygge nytt på et annet sted. Slik piratvirksomhet var tidligere ganske vanlig på Svalbard.

Merckoll rapporterer videre at stollen, det vil si gruvegangen, som lå 20 meter over havnivå lenger sør på kysten, var rast igjen. Bare deler av skinnegangen i gruven stakk rett ut i luften fra den tidligere gruveåpningen. Fjellsiden rundt var rast bort. Det samme hadde kullageret på nærmere 300 tonn som var lagret utenfor gruven. Han skriver at innløpet til havnen som lå litt nord for hyttene var helt fylt igjen av sand, men hadde tidligere vært 10 m dypt. Formen på kysten langs Davishamna hadde også endret seg, mye av morenemassen som var med på å danne den naturlige havna var vasket bort av bølgene. Kysten utenfor var videre svært langgrunn. Merckoll konkludere med at stedet ikke egnet seg for kullgruvedrift.

Kilder

Barr, S. 2012. Gold or I'm a Dutchman. Ernest Mansfield (1862–1924). Akademika Publishing, Trondheim.

Hoel, A. 1966. Svalbard – Svalbards historie 1596 – 1965. Sverre Kildahls Boktrykkeri, Oslo.

Kruse, F. 2013. Frozen assets – British mining, exploration, and geopolitics on Spitsbergen, 1904–53. Rijksuniversiteit Groningen.

Merckoll, H. 1937. Ekspedisjonen til Spitsbergens østkyst og Nordostlandet i 1936. 17 s.

Coryell, H.N. 1920. Report by Dr. H.N. Coryell 1920. Notes on the Davis Harbour area on the East Coast of West Spitsbergen. 86 s.

Noter

1. Se Polarboken 1999–2000, Tragedien i Augusta Bay, side 36–40.
2. Kruse 2013. side 294.
3. Kruse 2013, side 292.
4. Kruse 2013, side 307.

Frans Josef Land – 150 års jubileum for den østerriksk-ungarske oppdagelsen av øygruppen

Av Redaksjonen

Den 30. august 1873 ble ukjent land sett av medlemmer av den østerriksk-ungarske ekspedisjonen med *Tegetthoff* som skulle utforske det ukjente området mellom den nordlige delen av Novaja Semlja og østover kanskje så langt som til Beringstredet. Ekspedisjonen, som var ledet av Julius Payer og Karl Weyprecht, hadde dratt fra Bremerhaven 13. juni 1872 og videre fra Tromsø 14. juli etter å ha plukket opp islosen, Elling Carlsen. Allerede 30. juli var skipet med 24 menn omringet av isen og 21. august var de helt fanget, da på 76° 22' N, 62° 3' Ø. Skipet skulle ikke se åpent vann igjen. Vinteren ble lang, kald og mørk på *Tegetthoff* som måtte følge med dit isen drev. Så kom det fantastiske synet i slutten av august 1873 da de hadde nådd 79° 43' N, 59° 33' Ø. Land ble sett i det fjerne, 46 km unna. Det var imidlertid ikke før 1. november at det var mulig for en gruppe fra skipet å nå land, som dagen etter ble okkupert for Franz Joseph (1830–1916), keiser av Østerrike fra 1848 til 1916 og konge av Ungarn fra 1867 til 1916.

Ekspedisjonen måtte tilbringe enda en vinter på *Tegetthoff* ved Wilczekøya. Da lyset kom tilbake ble det utført heltemodige utforskningsturer under ledelse av Payer både vest- og nordover, helt til Kapp Fligely, det nordligste punktet på



Kapp McClintock på Salisburyøya midt på Frans Josef Land illustrerer øygruppens høyarktiske natur. (Foto: S. Barr).



Den 20. mai 1874 måtte ekspedisjonens deltakere forlate Tegetthoff *og overlate fartøyet til seg selv. (Kilde: Deutsche Fotothek).*

øygruppen på 82° 5' N. Øya ble oppkalt etter kronprins Rudolph. I det vanskelige været trodde Payer at de så to øyer enda lengre nord – Kong Oscar og Petermann Land – som ikke eksisterer. Dette ledet Fridtjof Nansen til å forvente å treffe på land under sin strabasiøse tur i 1895 med Hjalmar Johansen sørover fra 86° 14' N. Den 20. mai 1874 var det tydelig at *Tegetthoff* aldri ville komme helskinnet fri fra isen og de nå 23 mennene måtte ta fatt på en utmattende og farlig reise over isen og i småbåter. Skipets ingeniør Anton Krisch var død av tuberkulose og skjørbuk og ble begravet 19. mars på Wilczekøya. Graven finnes fremdeles. Alle de andre ble 24. august reddet ved Novaja Semlja av to russiske fiskebåter. Både den geografiske nyvinningen og ekspedisjonens innsamlede vitenskapelige prøver og observasjoner ble møtt med stor begeistring både nasjonalt og internasjonalt.

Det kan hende at noe av øygruppen Frans Josef Land ble sett allerede i 1865 av skipper Nils Fredrik Rønnbeck og harpuner Johan Petter Aidijärvi på selfangstskipet *Spidsbergen* av Hammerfest. De seilte angivelig østover fra Nordaustlandet, nordøst på Svalbard, og skal ha sett land som de ga navnet Nordøst Spitsbergen eller Rønnbeck Land. Oppdagelsen ble imidlertid ikke publisert og var ukjent for den østerriksk-ungarske ekspedisjonen og dens samtid.

Litteratur

Barr, S. (red.) 1995. *Franz Josef Land*. Norsk Polarinstitutt Polarhåndbok nr.8, Oslo.

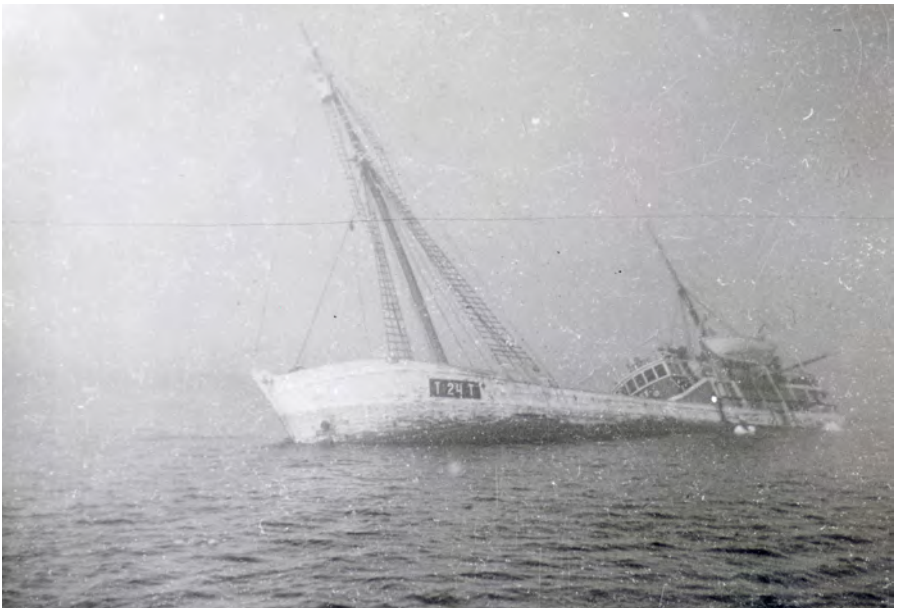
Quest funnet

Av Redaksjonen

I midten av juni 2024 kom nyheten om at en leteekspedisjon hadde lokalisert vraket av Sir Ernest Shackletons tidligere skip *Quest* på 390 meters dybde utenfor kysten av Labrador. Shackleton døde om bord i *Quest* i Grytviken, Syd-Georgia 5. januar 1922.

Ekspedisjonen var organisert av Royal Canadian Geographical Society og ledet av deres administrerende direktør John Geiger. Polarklubbmedlemmer Tore W. Topp, som representerte skipets siste eier Schjelderup Sælfangstrederi, og direktør Geir O. Kløver fra Frammuseet i Oslo deltok blant andre med deres ekspertise. En annen av deltakerne var Jan Chojecki som har skrevet artikkelen *Shackletons svanesang* på s. 42–52 i denne utgaven av Polarboken. Den beskriver den siste Shackleton-ekspedisjonen både før og etter Shackletons død på Syd-Georgia.

Etter ekspedisjonens retur til England ble *Quest* solgt til Schjelderup Sælfangstrederi tidlig i 1924 og ble deretter brukt på flere historiske ekspedisjoner, blant annet på letingen etter *Italia*-havaristene i 1928. Skipet var på selfangst utenfor Labrador da det ble skadet i kraftig sjøis og sank 5. mai 1962. Alle om bord ble reddet.



Quest *synker den 5. mai 1962 utenfor kysten av Labrador og blir liggende på 390 meters dybde. (Kilde: Tore W. Topp).*

Norsk Polarklubb

Klubben hadde pr. 31.12. 2023 totalt 544 medlemmer, derav 207 livsvarige.
Klubben har hatt følgende møter i 2022 og 2023 (alle på Polhøgda):

2022

• 9. mars: Susan Barr holdt foredraget: "*Hvordan går det med kulturminnene på Svalbard?*"

• 30. mars: Christian Lydersen holdt foredraget: "*Nyere forskning på hvalene rundt Svalbard*." Møtet var årsmøte. Nytt styre ble: leder Fridtjof Mehlum, styremedlemmer Susan Barr, Torbjørn Severinsen (ikke på valg), Trond Eiken (ikke på valg) og Monica Sund, varamedlemmer Cecilie Sørensen og Ian Gjertz, revisor Øyvind Finnekåsa.

• 2. november: Kari Schrøder Hansen holdt foredraget: "*Helsetjenesten på Svalbard – Er det mulig å oppfylle dagens krav til en moderne helsetjeneste?*".

• 17. november: Anders Bache holdt foredraget: "*Roald Amundsens private dagbok 1924–1925*."

2023

• 15. februar: Temaet for kveldens foredrag var historiske lyd- og filmopptak fra polarområdene. Det var to presentasjoner:

1. Jan Emil Kristoffersen: "*Fridtjof Nansens minnetale over Roald Amundsen på 78-plate* og «*Honnørmarch for Roald Amundsen*»."

2. Jan Anders Diesen: "*De tidligste filmopptakene fra polartraktene*".

• 22. mars: Eigil Reimers holdt foredraget: "*Villrein i polare strøk*". Møtet var årsmøte. Nytt styre ble: leder Fridtjof Mehlum, styremedlemmer Susan Barr (ikke på valg), Torbjørn Severinsen, Trond Eiken og Monica Sund (ikke på valg), varamedlemmer Cecilie Sørensen og Ian Gjertz, revisor Øyvind Finnekåsa.

• 25. oktober: Jørgen Holten Jørgensen holdt foredraget: "*Ikke lenger to gode naboer? Forholdet mellom Norge og Russland på Svalbard*".

• 17. november: Hermann Gran holdt foredraget: "*Tryggve Gran. Med fotavtrykk i Norgeshistorien. Pioner i is og luft – og mere til*".