

POLAR BOKEN



2019 – 2020

POLARBOKEN

2019 – 2020

Utgitt av
NØRSK POLARKLUBB

OSLO 2020

Redaksjonskomité:

SUSAN BARR

IAN GJERTZ

FRIDTJOF MEHLUM

Omslagsbildet:

Helge Siljuberger på Nordpolen i 1980. (Foto: A. Hielscher).

ISSN 0332-7620 Polarboken

Trykk: Livonia Print, Latvia

Innhold

Plast i Arktis og påvirkningen på sjøfuglene. <i>Av Geir Wing Gabrielsen</i>	5
Rødt gull i sør. <i>Av Bjørn Krafft</i>	10
Da forskninga inntok Ny-Ålesund. <i>Av Asgeir Mølmen Brekke</i>	14
Den norske hvalrossfangsten. <i>Av Ian Gjertz</i>	28
Fridtjof Nansen og <i>Veslemøy</i> . <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	38
Snøkrabben, straffansvar og norsk suverenitet. <i>Av Rune Bård Hansen</i>	46
Livet på Ishavet. <i>Av Arnoldus Schytte Blix</i>	50
Baskisk hvalfangst i Labrador, Canada – Forløper for Svalbards tidlige oljeboom. <i>Av Susan Barr</i>	55
Adelsmann i isødet – om Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi. <i>Av Jon Bech</i>	61
En risikabel helikoptertur til Hopen – desember 1970. <i>Av John Birger Erstad</i>	71
”Ranet” som skrev svalbardhistorie. <i>Av Rune Bård Hansen</i>	78
Tandudtrækning paa Spitsbergen.	81
Roald Amundsen i Alaska og folk han møtte. <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	82
Roald Amundsens foredragsturné etter Gjøa-ekspedisjonen. <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	116
Hollandske hvalfangere ranet pomorer på Svalbard i 1732. <i>Av Waling T. Gorter</i>	131
Peter Jul Melleby <i>in memoriam</i> . <i>Av Arnoldus Schytte Blix</i>	138
Svalbardtraktaten 100 år. <i>Av Susan Barr</i>	141
Antarktis jubilerer. <i>Av Redaksjonen</i>	145
Første nordmann på Nordpolen. <i>Av Burny Iversen og Fridtjof Mehlum</i>	147
Plakett for Hjalmar Johansen. <i>Av Redaksjonen</i>	150
Norsk Polarklubb	151

Plast i Arktis og påvirkningen på sjøfuglene

Av Geir Wing Gabrielsen

Geir Wing Gabrielsen er seniorforsker og leder av miljøgiftseksjonen ved Norsk Polarinstitutt. Han har siden begynnelsen av 1980-tallet drevet biologisk forskning på Svalbard. Han er ekspert på miljøgifter og økotoksikologi, spesielt på arktiske fugler. Plastforurensning er et fagområde han har hatt særlig fokus på de senere år.

Innledning

Den globale plastforurensningen av havene er en av de mest synlige og vel-dokumenterte miljøforandringene de siste 20–30 år. Som et resultat av at havisen smelter åpnes nå de arktiske områdene for økt kommersiell aktivitet. Plastforurensning fra sør samt en økt fiskeri- og skipsaktivitet i nordlige havområder har resultert i økt plastforurensning i den europeiske delen av Arktis.

Denne forurensning har skadelige effekter på naturmiljøet ved at dyr går seg fast og dør i tau-, trål- og garnrester samt at plast brytes ned til milliarder av små plastbiter (mikro- og nanoplast). Små plastpartikler blir tatt opp av planktonorganismer og spist av krepsdyr, fisk og sjøfugler og marine pattedyr. Inntak av plastpartikler gjennom mat og den luften vi puster kan også ha effekt på menneskers helse. I denne artikkelen gir jeg en oversikt over kunnskapsstatus når det gjelder plastforurensningen i europeisk Arktis samt de utfordringene vi står overfor i årene som kommer.

Plastforurensning

Det er anslått at ca. 8–10 % av oljeproduksjonen i verden går til produksjon av plastprodukter. På verdensbasis ble det i 2019 produsert 365 millioner tonn plast. Ca. 50 % av denne produksjonen skjer i Asia mens Europa produserer 20 % av plasten. Prognosene fram mot 2050 er at det vil bli produsert 1150 millioner tonn plast og at plastproduksjonen da vil forbruke 20 % av verdens oljeproduksjon. I en rapport fra Verdens Økonomiske Forum i 2016 ble det sagt at kun 14 % av plasten resirkuleres og 64 % av verdiene (1060 milliarder Nkr) forsvinner på avfallsfyllinger eller ut i naturmiljøet.

Av dagens totale produksjon av plast er det beregnet at ca. 10–12 % ender opp i havene. Av dette, basert på målinger gjennomført under 24 ekspedisjoner i verdenshavene, ble det anslått at 269000 tonn (ca. 0,1 % av verdensproduksjon av plast) flyter i havene. Ut fra nyere undersøkelser vet vi at ca. 1 % av plasten flyter i havene, 5 % av plasten finnes på strendene og hele 94 % av plasten befinner seg på havbunnen. En undersøkelse fra Tokyobukten i Japan viste at 80 % av søppelet på sjøbunnen var plast. I en undersøkelse i dyphavet (3000–4000 meter) mellom Svalbard og Grønland utgjorde plast 60 % av avfallet som ble funnet på havbunnen. I store kløfter (canyons) på havbunnen ble plasten funnet i høye konsentrasjoner.

Når det gjelder plast på strendene i Sentral-Europa og sør i Norge så utgjør plastavfall fra husholdninger den største del av plasten som en finner. I Nord-Norge og på Svalbard kommer 60–80 % av plasten fra fiskeri- og skipsaktivitet. Sporing av plast funnet på strender på Svalbard (av den plasten som er mulig å kartlegge) viser at hovedmengden kommer fra Russland, Norge, Danmark, Tyskland og England.

Nano- og mikroplast

I havet dannes det nano- og mikroplast når store plastbiter brytes ned av vær og vind. Mens mikroplast er synlig og har en størrelse på 1–5 mm i diameter, er nanoplast (mindre enn 1 mm) synlig ved bruk av mikroskop. Kilder til mikroplast i havet kan også være kosmetikkprodukter, maling og vaskemidler.

I Norge er mikroplast fra bildekk den største kilden til mikroplast i naturmiljøet. Fra bosetningene i Arktis flyter nano- og mikroplast direkte ut i naturmiljøet uten at den blir tatt opp i renseanlegg. I europeisk Arktis finnes kun ett renseanlegg (i Ny-Ålesund på Svalbard) hvor en med mekanisk og biologisk rensing tar opp 90 % av dette plastavfallet. Pga. nano- og mikroplastens størrelse og tilstedeværelse i miljøet kan partiklene bli tatt opp av mange ulike organismer og dermed forårsake skadelige effekter på marine arter/økosystemer. Plast som driver i havet kan også transportere fremmede arter og være bærer av mikrober/bakterier som kan påvirke dyrs helse om de spiser plasten.

Plasten inneholder også miljøgifter som kan påvirke immun-, hormon- og

enzymssystemet til dyr som spiser den. Nano- og mikroplast kan også være en ekstra stressfaktor for dyr i Arktis som er utsatt for klimaendringer. Inntak av plast kan forstyrre fordøyelsen til plankton, fisk og sjøfugl og kan overføre kjemiske stoffer til dyr som spiser disse organismene.

Påvirkning av plast på marine arter

Marine organismer som utsettes for plastforurensning kan skades ved enten å gå seg fast i plasten eller ved at de spiser den. På verdensbasis er det antatt at marin-forsøpling dreper mer enn en million sjøfugler per år, hundretusen sjøpattedyr og et ukjent antall fisk og skilpadder. Per i dag er det dokumentert at ca. 800 marine arter er påvirket av plastforurensningen.

På Svalbard er det dokumentert at isbjørn, polarrev, ringsel, storkobbe, hvitkinngås og flere sjøfuglarter har satt seg fast i plast fra garn og nøter som ligger i strandsonen. I garn som flyter i sjøen (spøkelsesgarn) på vest- og nordsiden av Svalbard har en også dokumentert at



Havhesten er en av sjøfuglene i Arktis som er mest utsatt for plastforurensning. (Foto: G.W. Gabrielsen).



Havhesten henter sin næring på havoverflaten og får i seg plastpartikler som den forveksler med mat. Her en flokk havhest som beiter langs brekanten i Kongsfjorden på Svalbard. (Foto: G.W. Gabrielsen).

flere dykkende sjøfuglarter (polarlomvi og teist) har satt seg fast og druknet.

Når det gjelder inntak av plast er det anslått at ca. 160 sjøfuglarter er påvirket av plastforurensningen. Albatrossene i sør og havhesten i nord er de som er mest berørt ved at de spiser mikroplast i verdenshavene. Disse artene henter sin næring på havoverflaten, og blekksprut og krepsdyr er viktige næringsemner. I Nordsjø-området er havhesten den sjøfuglarten som har vært mest berørt av plastforurensningen her nord. Studier av havhester fra Island og Svalbard viser at mikroplast er et økende problem også i disse områdene.

Grenseverdier for inntak av plastpartikler

Det er antatt av havhestene forveksler

plastpartiklene med mat fordi formen av partiklene ligner på deres naturlige bytte. Siden oppstart av kampanjen «Save the North Sea» i 2004 har havhest vært brukt som en indikatorart for marin forsøpling. I Nordsjøen er det antatt at 95 % av havhestene har plast i magen. Det er estimert at det i gjennomsnitt finnes 26 plastpartikler per fugl og at dette utgjør 0,28 gram plast per fugl. I en undersøkelse av havhester fra Svalbard helt tilbake til 1984 fant man plast i magene hos 30 % av fuglene.

I en undersøkelse av 40 havhester fra Svalbard 30 år senere ble det funnet at 88 % av fuglene hadde plast i magen. Det ble registrert i gjennomsnitt 15 plastpartikler per fugl, noe som utgjorde 0,08 g plast per fugl. Havhester på Svalbard hadde betydelig lavere mengder plast i magen sammenlignet med havhester fra Den engelske kanal og i Nordsjø-området.



Magen til en havhest åpnet opp og viser at den har fått i seg plastbiter. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

Grensen for plastpåvirkning er satt i 2008 av Oslo-Paris konvensjonen (OSPAR) og sier at en akseptabel økologisk kvalitetsgrenseverdi (et mål hvor en antar at fuglene begynner å påvirkes av plastinnholdet i magen) hos havhest ikke bør overstige 0,1 g plast i magen.

I Den engelske kanal og i Nordsjøområdet overstiger henholdsvis 86 og 60 % av havhestene denne grenseverdi. På Svalbard overstiger 23 % av havhestene grenseverdien. Disse funnene fra Sval-

bard indikerer at også dette området er sterkt påvirket av plastforurensningen som kommer fra sør og fra lokale kilder som fiskeri- og skipsaktivitet i Svalbardområdet.

Effekter hos sjøfugler som spiser plast

I flere rapporter fra FN (UNEP), Arktisk Råd og Nordisk Råd er det stor bekymring omkring hvilke effekter inntak av plast



Plastbiter funnet i magen på havhester fra Svalbard. Den svarte streken indikerer 1 cm lengde. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

kan ha for marine organismer. Plast som er spist av dyr kan skade indre organer som magesekk, tarm og lunger. Skader forårsaket av inntatte plastbiter kan påføre dyret infeksjoner, og sykdomsfremkallende bakterier og andre mikrober som fester seg til plastbitene kan resultere i at dyret dør. Plast i magen kan forårsake blokkering av fordøyelseskanalen. Plasten kan også hindre at maten som fuglen spiser ikke blir fordøyd, som over tid kan medføre at dyret dør av sult. Studier viser også at sjøfugler som har mye plast i magen gir mindre mat til ungene, noe som igjen medfører at ungene har redusert vekst. De forskjellige typer plast som produseres inneholder også ca. 450 ulike miljøgifter. Noen av disse miljøgiftene har hormonhermende egenskaper som gjør at de kan forstyrre viktige fysiologiske funksjoner hos fugler med et høyt plastinntak. En slik gruppe miljøgifter som finnes i plasten er bromerte flammehemmere som kan lekke ut fra plastbiten og som kan overføres til blodet og kroppsvevet hos havhester og andre sjøfugler.

Overvåking og forskning på plast i årene som kommer

Flere undergrupper under Arktisk Råd arbeider det nå med å etablere overvåkingsprogram for plast i Arktis. Viktig i dette arbeidet blir å etablere gode indikatorer og metoder for å kunne følge med i utviklingen av plastforurensningen i sjøvann, sedimenter (inkludert strender), snø, havis og i dyr. Det er i dag ikke etablert godkjente protokoller og harmoniserte metoder for å kunne overvåke ut-

viklingen av plastforurensningen i Arktis.

I årene som kommer blir det viktig å klarlegge kildene til plastforurensningen som man observerer i Svalbard-området. Vi vet f.eks. at fiskeri- og skipsaktiviteten er de viktigste kildene for det man finner på strendene på vestsiden av Svalbard, mens hos havhester i området er ikke plast fra fiskerivirksomhet i området kilden til den plasten en finner i magene. Det er faktisk plastbiter som driver med havstrømmen fra sør som utgjør brorparten av denne mikroplasten.

Når det gjelder forskningen på havhester i Svalbard-området vil vi følge utviklingen av plastinnhold i magene, samt om foreldrene overfører plast til ungen i perioden mens de er i reiret. Det blir viktig også å skaffe mer kunnskap om virkninger av miljøgiftene i plasten på immun-, hormon- og enzymsystemet til unger og voksne havhester og andre sjøfuglarter.

Det er viktig i årene som kommer at vi som forbrukere må være med på å bidra til å redusere bruken av unødvendig plast samt sørge for at myndighetene fortsetter arbeidet med å etablere gode ordninger for å håndtere plastavfall. I Asia er det store utfordringer knyttet til plastavfall i havene som kommer fra store elver. I disse landene blir det viktig å etablere systemer for håndtering av plastavfall. Ikke minst vil det være viktig å etablere nasjonale- og internasjonale avtaler som reduserer plastforurensning til verdenshavene, noe norske myndigheter jobber med.

Rødt gull i sør

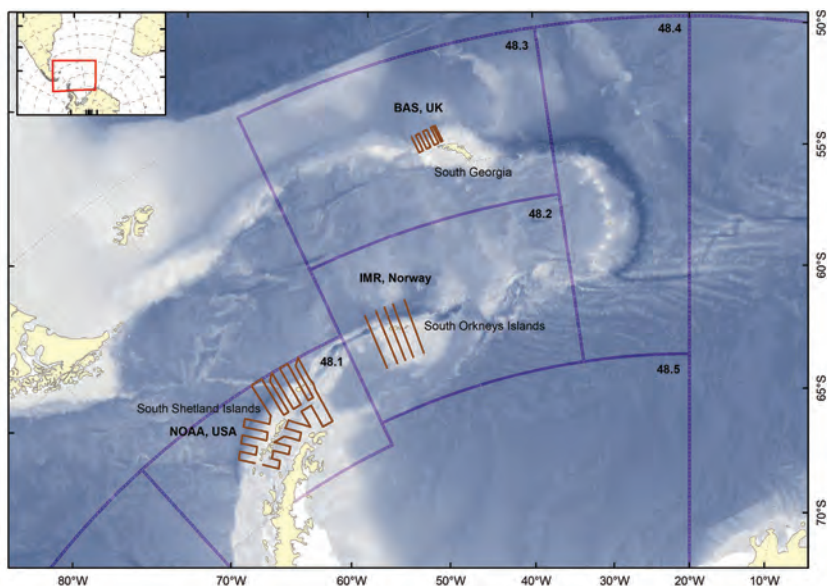
Av Bjørn Krafft

Bjørn Krafft er marinbiolog og forsker på dyrelivet i Arktis og Antarktis. Han har jobbet for Norsk Polarinstitutt, Smithsonian Institution i USA og har siden 2008 vært ansatt i Havforskningsinstituttet (HI). HI har ansvar for rådgivning om miljø og biologiske ressurser i hav- og kystfarvann i områder der Norge utnytter ressurser. Bjørn jobber blant annet med å gi vitenskapelig baserte råd i internasjonale forvaltningsorgan om høsting av biologiske ressurser i Sørishavet.

Jeg befinner meg i skrivende stund ombord i et supplyskip som opererer mellom Sør-Amerika og Antarktis. Båten frakter forsyninger som bunkers, proviant, utstyr, mannskap og fangst til og fra pelagiske trålere som fisker krill nesten året rundt i Sørishavet. Vi som har fått haik består av et team med forskere og teknikere: fire personer fra Havforskningsinstituttet i Norge, en chilener som jobber i Canada, en fra Peru og en fra vårt kjære naboland Danmark. Vi steamer mot Falklandsøyene for å rekke et fly hjem etter endt tokt ved Sør-Orknøyene. Det går et fly én gang i uka, hver lørdag formiddag til Punta Arenas i Chile. Vi har hårfint beregnet å ankre opp ved Stanley tidlig om morgenen og krysser fingre og tær for godt vær slik at vi rekker fram og kommer oss opp i lufta. Det har hendt tidligere at vi har blitt forsinket; da går tida på Falklandsøyene med til rapportskriving og litt sightseeing. Det siste er heller ikke å forakte, da det er mye interessant å se. Den forblåste øygruppa bærer fortsatt sterkt preg av konflikten mellom Storbri-

tannia og Argentina som raste her i 1982. Rester av skader og krigsmateriell ligger blottet i landskapet. Skilt som varsler om minelagte områder holder turister fra å labbe rundt og forstyrre pingvinkolonier på enkelte strender. Pingviner er for lette i kroppen til å trigge en landmine, men det hender engang iblant at det flyr en sau eller ei ku i lufta. Gamle skuter står også på grunn her og der langs kysten, noen av disse stammer helt tilbake fra seilskutetida. Befolkningen er stort sett britisk. De pynter de små hagene rundt de værbitte husene sine med "Union Jack"-flagg og kjører rundt i sine Land Rovers. De har egne pundsedler og følger ivrig med i Penguin News, en avis som kommer ut én gang i uka. Stanley, som er hovedbyen på Falklandsøyene kan minne litt om Longyearbyen i nord. Det er noe fascinerende med slike steder, en utpost med snev av sivilisasjon – bortenfor dette er det naturkreftene og dyrene som råder. Det er stilig at slikt fortsatt finnes.

Vår reise dreier seg om et lite krepsdyr, den antarktiske krillen, som blir ca. 6 cm lang og lever i 6–7 år. De er små, men de er mange og de har en karakteristisk rødlig farge fra karotenoider de bærer i seg. Arten har eksistert i millioner av år og finnes utelukkende i Sørishavet. Dette havet omgir hele det antarktiske kontinentet og avgrenses av Antarktis-konvergensens, eller polarfronten, mot Atlanterhavet, Det indiske hav og Stillehavet. Krillen opptrer stort sett som et tynt slør over enorme områder, men kan også forme tette og



CCAMLR områder (48.1–48.3) med transektlinjer hvor man jevnlig foretar målinger av krill biomasse og studerer alderssammensetning av antarktisk krill. (Kilde: Havforskningsinstituttet). CCAMLR = Kommisjonen for forvaltning av marine levende ressurser i Antarktis.

gigantisk store stimer. Krill utgjør hovedføden til mange arter av hval, sel, fisk, sjøfugl, inkl. pingviner. Man antar at det finnes 200–400 millioner tonn antarktisk krill og de regnes for å utgjøre klodens største marine biomasse av en enkel art.

Menneskelig aktivitet i våre sørligste farvann har en kort historie. Når det gjelder utnyttelsen av marine ressurser her nede er historikken ganske sørgelig. Før det forrige århundre utgjorde biomassen av hval i Antarktis en av de største pattedyrbestander som har eksistert på jorda. Storskala kommersiell utnyttelse med fangst av hval og kortsiktig høy gevinst som mål, sørget for å endre på dette. Det var spesielt de store bardehvalartene som ble høstet i stort kvantum. Beskatningen ble for hard og fiskeriet foregikk i ukontrollerte former.

Fiskeriet etter krill startet opp på 1970-

tallet og ansvaret for å regulere og opprettholde en bærekraftig fiskeriforvaltning ligger hos Kommisjonen for forvaltning av marine levende ressurser i Antarktis (CCAMLR, www.ccamlr.org) som er en mellomstatlig organisasjon med 26 medlemmer, inkludert Norge. Norsk krillfiske i Antarktis startet i sesongen 2005/2006. I dag fiskes krill kun rundt Sør-Shetlandsøyene, i Bransfield Strait, rundt Sør-Orknøyene, ved Sør-Georgia og noe fiske foregår ved Sør-Sandwichøyene. Sist sesong ble det gjennomført et norsk-koordinert storskala tokt i denne fiskeregionen med deltakelse av den nye norske forskningsisbryteren FF *Kronprins Haakon*, fiskeindustrien, Sør-Korea, Kina, Storbritannia og Ukraina. Hovedformålet var å beregne biomassen av krill, som ble målt til 63 millioner tonn. Sist gang det ble gjennomført tokt

i lignende størrelsesorden var i år 2000; da fant man 60,3 millioner tonn krill. Den geografiske fordelingen av krill var også temmelig lik.

Kvota i dette området er fast og satt til 620000 tonn. Dette er en såkalt føre-var-kvota og fordeles innenfor definerte underområder for å unngå konsentrert fiske. Siden 1995 har den årlige fangsten ligget mellom 95000 og 390000 tonn. Norge har de siste 10–15 år fisket mer enn halvparten av den årlige fangsten. Industri fra mange land har deltatt i fisket, men nå er Kina og Sør-Korea de største fangstnasjonene etter Norge. Filosofien til forvaltningspraksisen her nede er at det først skal avsettes nok krill til at dyrene som er avhengige av krill skal få forsyne seg med det de trenger fra dette matfåtet, deretter kan fiskeriene høste av det beregnede overskuddet. Fisket skal være bærekraftig og skal ikke påvirke i noen negativ retning hverken på utviklingen av krillbestanden eller de krill-avhengige dyrene. Med dagens nivå på uttaket ser vi ingen utfordringer med dette, men hvordan et klima i hurtig endring og en økende bestand av mange hvalarter kan påvirke økosystemet i sør vet vi for lite om.

Basert på resultatene etter storskala-



Antarktisk krill (Euphausia superba) fanget med forskningstrål. (Foto: Havforskningsinstituttet).



Bjørn Krafft undersøker krill i et laboratorium i en stålcontainer som er sveiset fast til dekk. (Foto: Havforskningsinstituttet)

toktet i år 2000, ble det beregnet en såkalt TAC (Total Allowable Catch – total tillatt fangst) på 5,6 millioner tonn for det samme området som nå har en 620000 tonn kvote. Potensialet for å øke dagens kvote er følgelig formidabel og dette forsterkes ytterligere etter at resultatene fra storskala-toktet i 2019 ble ferdige.

Vi har en økende global populasjon av mennesker som trenger tilgang til protein. I Antarktis finnes det en kjempestor biomasse med proteinrik krill som i dag er lite utnyttet. De fleste kommersielle fiskebestander på verdensbasis er enten fullt utnyttet eller overutnyttet. Det er forventet at fiskeriaktiviteten på krill vil øke i årene som kommer. CCAMLR har i mange år hatt en målsetning om å utvikle et system for dynamisk forvaltning hvor høstingen ideelt sett reguleres etter

produksjonen i bestanden og behovene i økosystemet. Til nå har krillforvaltningen vært statisk, med de faste kvotene som er fordelt på underområder. Produksjonen og utbredelsen av krill responderer på klimaendringer, og en dynamisk forvaltning vil bedre ivareta krillbestanden og andre dyr i økosystemet under endrede fysisk-kjemiske forhold. Dette forutsetter betydelig utvikling og arbeid både på sjø og land med overvåkning og oppbygging av tidsserier med data.

Av krill produseres mesteparten til mel som igjen går til fôr til oppdrettsfisk. Noe går også til å produsere olje for kosttilskudd. Norsk industri har utviklet en unik fangst- og prosesseringsteknologi. Krill pumpes fra trålen om bord i trålere som produserer melet i store fabrikker under dekk – melet fraktes så videre til land hvor det videreforedles. Den norske fiskeflåten har et langsiktig tidsperspektiv i dette og er avhengig av et bærekraftig fiskeri for å få lønnsomhet i de store investeringene som er gjort for å utvikle fangst og produksjonsutstyr, logistikk, produktutvikling og på forretningssiden. For å få produktinnpass i de viktigste globale markedene i dag kreves det også av distribusjonsapparat og forbrukere at produktene kan spores til et vitenskapelig bekreftet bærekraftig fiskeri.

Som del av denne pakka, har Norge i 10 år nå i regi av Havforskningsinstituttet, stått for gjennomføring av årlige tokt rundt Sør-Orknøyene. Det er dette toktet vi nå har gjennomført. Lignende undersøkelser gjøres av Storbritannia ved Sør-Georgia og av USA ved Sør-Shetland, og resultatene rapporteres til CCAMLR og publiseres i vitenskapelige tidsskrifter.

Norsk krillindustri stiller til gratis

disposisjon en tråler med fullt mannskap til denne vitenskapelige undersøkelsen. Hvert år beregnes biomassen av krill ved Sør-Orknøyene og vi kartlegger krillens populasjonsdynamikk. Vi ser i tillegg på fysiske oseanografiske forhold og studerer utbredelse og mengde også av andre organismer vi fanger i trål samt registrerer forekomst av hval, pingviner og sel. For innsamling av data tar vi om bord egne fangstredskaper, rigger oss til med et laboratorium, logger data fra den akustiske utrustningen ombord og setter ut rigger med sensorer på havbunnen som lagrer informasjon i ett år av gangen. Et moderne fiskefartøy har mye av den samme utrustningen som et tradisjonelt forskningsfartøy.

Dessuten drar vi god nytte av det tette samarbeidet med fiskerne som sitter på verdifull kompetanse som vi utnytter for å gjennomføre vitenskapelige undersøkelser. Vi lytter, spør og graver og vi lærer. Vi kan for eksempel komme med en eller annen lur skrivebordsteori om hvordan vi praktisk skal gjennomføre et eller annet eksperiment. Er det noe fiskerne liker så er det praktiske utfordringer og de kan med enkle grep komme med forbedringer som utgjør stor forskjell.

Det er flott å se en slik profesjon som utøves med stor yrkesstolthet. Den norske krillindustrien er på mange områder pionerer her nede og det er ganske spenstig å farte jorda rundt for å jakte krill under disse forhold. Jeg er stolt av å komme fra dette lille tøffe landet i nord; jeg tror det ligger i vår natur at vi liker dette slitet, kulden og mørket, vi er innovative, hardtarbeidende og jeg tror også vi er en smule gærne.

Da forskninga inntok Ny-Ålesund

Av Asgeir Mølmen Brekke

Asgeir Mølmen Brekke er professor emeritus ved Universitetet i Tromsø Norges Ark-tiske Universitet hvor han har arbeidet med nordlysforskning fra 1966. Han var professor II ved UNIS fra 1993 til 2012. Han har vært norsk delegat til EISCAT-rådet i perioden 1989–2013 og ledet rådet under etableringen av EISCAT Svalbard Radar. Han har også vært leder av Norsk Fysikkråd i perioden 2002–2009.

Engasjert av Norsk Institutt for Kosmisk Fysikk (NIKF)

Da gruveselskapet Kings Bay Kull Compani AS ble rammet av nok en alvorlig gruveulykke i Ny-Ålesund den 5. november 1962, skapte det så dramatiske politiske bølger i Stortinget at arbeiderpartiregjeringen, som hadde styrt Norge siden krigen, møtte sitt Waterloo. Omlag et år senere ble det besluttet at gruvedriften i Ny-Ålesund skulle avvikles og Kings Bays virksomhet opphøre.

Dette skapte imidlertid en utfordring for den norske regjering. Skulle Norge kunne forhindre at Sovjetunionen la krav på Ny-Ålesund, måtte en sette i gang med nye meningsfylte aktiviteter ganske umiddelbart. Det var tross alt midt i den kalde krigen. På denne tiden arbeidet The European Space Research Organisation (ESRO) med planer om å sende forskningssatellitter ut i rommet for å studere nordlys, og var i denne sammenheng interessert i å opprette en

nedlesestasjon på Svalbard. For regjeringen sin del kom ESRO sine planer meget beleilig, og myndighetene ga Norges Teknisk Naturvitenskapelige Forskningsråd (NTNF) myndighet til å bygge og drive en satellitt-telemetri stasjon i Ny-Ålesund. En avtale ble inngått mellom den norske regjering og ESRO om Kongsfjord satellitt-telemetri-stasjon den 21. september 1965.

Nordlysobservatoriet i Tromsø, en avdeling av Norsk Institutt for Kosmisk Fysikk (NIKF), hadde drevet forsknings-aktivitet på Svalbard siden det Internasjonale Geofysiske År 1957–58 (IGY), og hadde en feltstasjon ved Isfjord Radio vinteren 1965–66. Høsten 1965 besluttet NIKF å flytte sin virksomhet til Ny-Ålesund for å komme i fellesskap med miljøet ved den planlagte telemetristasjonen. To stillinger ble lyst ut, en tekniker og en vitenskapelig assistent for å installere og betjene utstyret som skulle monteres. Ingeniør Jens Angard fra Dombås fikk teknikerstillingen mens undertegnede, opprinnelig fra Lesjaskog og hovedfagsstudent i fysikk ved Universitetet i Oslo, ble tilsatt som vitenskapelig assistent.

Vi kom begge til Nordlysobservatoriet i begynnelsen av juni 1966, og det var underlig å møte en nabobygding så langt hjemmefra på vei inn i det ukjente for oss begge. Han hadde imidlertid lang erfaring fra barskt vinterarbeid og hadde hatt etter-syn av de mange militære installasjonene på fjelltoppene i Troms og Finnmark.



Ny-Ålesund på 1970-tallet. (Foto: Herta Grøndal).

Vi tilbrakte vel en måned ved Nordlysobservatoriet og fikk instruksjoner om hvordan vi skulle montere og betjene de ulike instrumentene som kamera, fotometre, radiomottakere, magnetometre, ozonmeter etc.

Reisen til Ny-Ålesund

Den 10. juli dro vi ut Langsundet i strålende vær med lasteskipet *Børgefjell* fra Namsos. Jeg ble veldig overrasket over å se det yrende fuglelivet milevis til havs der “tromsøværingen” eller alkekongen fløy i store flokker rundt båten, mens springere framstod som vandrende fontener og lot vannsøylene stige ende til vær. Hver gang vi besøkte broa ble vi bedt av kapteinen om å fjerne spiker og annet metallrusk fra lommene. Dette var hans andre tur til Ny-Ålesund og på den

første turen hadde han kommet øst for Bjørnøya. Ikke skulle passasjerene skape trøbbel med kompasset hans en gang til! Turen fortsatte i vakkert vær og etter vel et døgn steg de snøkvite toppene som skinnende pyramider opp av havet. Det var underlig å tenke på at mennesker før oss hadde slitt seg igjennom dramatiske situasjoner for å nå øylandet, mens vi kunne strekke oss i sola på dekk med en kaffekopp i hånden og en liten konjakk ved siden av, mens vi gled langsomt oppover langs vestkysten av Spitsbergen.

Omsider stod kursen inn Kongsfjorden og det første inntrykket av Ny-Ålesund som slo en i øynene, var de heslige mørkegrå betongbygningene som hadde vært renseverk og kraftstasjon. De stod som en kontrast mot de hvitmalt radomene til ESRO som skulle gi rom for en ny tid med satellittelemetri. Ved

å løfte blikket, fortrengete den mektige Kongsvegen med sine Tre Kroner, og de vakre snødekte fjellene omkring, den dystre stemningen ved landgangen og demonstrerte i all sitt velde hvilken naturperle Ny-Ålesund er.

På kaia ble vi tatt imot av stasjonsleder Henning Nilsen fra NTNf og ble snart anvist til en hytte som hadde gjort tjeneste som familiehus under gruvetida. Her lå vi på flatseng i tre måneder mens vi ordnet oss så godt vi kunne og nøt ellers av fasilitetene i byen.

Anleggsarbeid i Ny-Ålesund

Det var liv og røre i Ny-Ålesund der entreprenør Birger Pedersen fra Namsos ledet sitt mannskap med myndig hånd for å holde tidsfristene. Han hadde fått oppdraget med å bygge telemetristasjonen og restaurere en del av forlegningsbyggene og messa, samt bygge ny

kraftstasjon. På den andre side var det også ansatte i Kings Bay Kull Compani AS som var engasjert for å rive ned og fjerne alle spor etter den grusomme ulykka i november 1962. Ryddemannskapet var effektive nok. De sagde ned det som var av strøm og telefonstolper. Såg de spor av en kobberwire i tundraen, hektet de den fast i den store hjullasteren og dro den ut så det lille som var av torv spratt opp hundrevis av meter bak maskinen. Renseverket fikk også merke effektiviteten og vandalismen. Svære messing-tanker som var installert i en flere etasjes betongblokk bare noen år tidligere, ble effektivt løsnert med vinkelslipere for fritt å falle i en skraphaug på nederst golv. Selve avskjedssalutten var likevel sprengningen av det gamle renseverket lenger inne i Kongsfjorden. Her ble det som var igjen av sprengstoff fra gruvetida samlet, og ved et ”Fyr var det her” før renseverket til himmels som pinneved. Rutene skin-



Radomene på Rabben med Kvadehuken og Stuphallet i bakgrunn, mens rørgatene krysser landskapet.

gret i bygningene i byen. Flammene tok tak i slagghaugen, og holdt det gående der i mange år etterpå. Det var ikke mye miljøhensyn den gangen, men så var det også lenge før Miljøverndepartementet var påtenkt.

Ryktene gikk fort i landsbyen om at vi hadde fått med oss rikelige kvoter for statsansatte fra Vinmonopolet i Tromsø, så det tok ikke lang tid før tørste anleggsarbeidere banket på døren og forventet en smak av det medbrakte. Heldigvis hadde vi ikke tatt hele kvoten med på oppturen, men lot noe av herligheten stå igjen i Tromsø til den siste båten skulle komme opp om høsten. Hadde vi ikke vært så forutseende, hadde nok juledrammen gått med i de lyse sommernetter.

Installasjon av det vitenskapelige utstyret

Utstyret vi hadde ansvar for var allerede ankommet fra Isfjord Radio og lå lagret på Mellageret. Vi ble tildelt den gamle skolen som tilhold for våre radiomålinger og på utsiden reiste vi en skog av antenner. I tillegg monterte vi noen mindre observasjonshytter på tundraen bak ungkarshemene. To ga ly for All-Sky kameraet



Det gule Skolehuset midt i bildet var vår hovedbase. Her sett gjennom en av våre antenner.



De fem hyttene vi satte opp for de forskjellige utstyrsenhetene. Bakerst er magnetometerhytta som fortsatt står der.

og fotometeret som skulle registrere ulike egenskaper ved det synlige nordlyset, og andre skulle huse magnetometrene for å måle variasjonene i jordas magnetfelt nært opp mot polen. Faktisk fantes det ikke tilsvarende målinger noen steder i det høye Arktis. Magnetometerhytta står der den dag i dag med moderne magnetometre installert. Resten av utstyret, som var ulike varianter av radiomålinger, ble plassert i skolebygget.

Radiomålingene var jo et problem for seg selv i og med at de gikk i regi av Forsvarets Forsknings Institutt (FFI), og forsvarret var jo bannlyst på Svalbard. På ulike vis forsøkte vi å kamuflere dette, men da stasjonslederen oppdaget en kasse med merket FFI på, var det nære på at vi fikk reisepass. Det virket som om våre mentorer på fastlandet argumenterte seg ut av knipa, for radiomålingene ble stående og utgjorde en betydelig del



Elektronikkutstyr i Skolehuset.



Forfatteren ved en av målestengene på Brøggerbreen.



Klimaforsker ved Norsk Polarinstitutt Vidar Hisdal ved siden av sitt utstyr for å måle solstrålinga ved Ny-Ålesund.



Engelsbukta med hydrograf Helge Hornbæks leir og båt.

av vårt ansvar. Det var både Omega og VLF-målinger av stor betydning for et verdensomspennende nettverk for militær ubåtkommunikasjon.

Besøk fra Norsk Polarinstitutt

Glasiolog Olav Liestøl fra Norsk Polarinstitutt (NP) stakk innom Ny-Ålesund om sommeren for å sette opp målestenger på Brøggerbreen. Vi ble spurt om vi kunne kontrollere disse et par ganger i løpet av tiden vi skulle være i Ny-Ålesund. Den dag i dag måles bevegelsene av Brøggerbreen, og måleserien som vi fikk være med å starte i 1966, er visstnok den lengste når det gjelder brestudier på Svalbard.

Klimaforskerne Torgny Vinje og Vidar Hisdal, begge fra NP, kom også til Ny-Ålesund denne sommeren for å sette opp utstyr til å måle solstrålinga. Vi fikk også i oppgave å følge med på disse. Besøket ga meg fine muligheter til turer sammen med Hisdal og vi benyttet det fine været til å ta en tur over til Engelsbukta hvor

Helge Hornbæk, også han fra NP, arbeidet med å lodde dybden i bukta.

Direktør Tore Gjelsvik ved NP kom også innom og inviterte meg inn i teltet sitt. Han bød på en dram og sa: *“Egentlig skulle du som er vitenskapelig assistent ha et mindre glass”*. Det forteller noe om hierarkiet i NP på den tiden.

Vi hadde et lite horn i sida til personene fra NP som stakk innom på besøk. De var jo ikke ordentlige polarforskere, siden de aldri overvintret, men tilbrakte kun de skattegunstige tre månedene på Svalbard i sommersesongen.

Et internasjonalt miljø

Langt inne i Kongsfjorden, et stykke forbi Gåsebu, lå Franskleiren, og franskmennene kom innom byen en gang i blant for å vaske av seg ukegammel skitt og proviantere. Jeg forsøkte meg med levninger fra mitt gymnasfransk og vi forstod snart hverandre slik at vi ble invitert til fest i leiren. Det ble et gasta lag hvor fondue-



Franskleiren nedenfor Midtre Lovénbreen.

gryta stod og boblet mens vi gikk gåsegang rundt langbordet med et brødstykke på hver vår gaffel som vi dypet i gryten mens vi sang både ”*Marseillesen*” og ”*Chevalier de la table ronde*”. Den seige osten ble strukket på kryss og tvers over bordet før den endelig slitnet og kunne inntas med gaffelen til en slurk fransk vin. Til slutt havnet en sko oppe i gryta og da stilnet sangen av.

Enda lenger inne lå Tyskerhytta som østtyskerne hadde forlatt. Der var det et anselig lager av pumpernikkel, og det hendte at vi besøkte denne hytta og tok med en pakke eller to tilbake til byen. Typisk for mange av turene vi tok var at vi sjelden bar gevær. Det var ingen frykt for isbjørnen den gang. Ingen hadde hørt historier om at den hadde gått til angrep på mennesker. Byen var jo også omgitt av selvsqudd, så en følte seg ekstra trygg.

Forlatt i isødet

Den 30. oktober la siste båt ut fra Ny-Ålesund og på kaia stod sju menn og sju

hunder og så båten runde Brandalspynten. En maskinist, en telegrafist, en elektriker, en kokk og en maskinfører hadde som oppgave å holde vakt over infrastrukturen.

Ombord i båten lå en bunke brev jeg hadde skrevet til slekt, venner og småkjærester i et lønnlig håp om at jeg ikke skulle bli helt glemt før jeg kom tilbake til fastlandet en gang til neste år. Vi som stod igjen på kaia måtte bare ta følgene av den skjebnen vi hadde valgt, og innstille oss på at sammen måtte vi holde ut til våren, for det ville bli små sjanser til å unngå hverandres nærvær.

Elektrikeren fra Bodø hadde fått streng beskjed fra sine overordnede i Bodø Elektro om at det skulle være strøm kun i tre hus, men *Sørøy* hadde ikke for rundet Brandalspynten, for en lampe gløste i ett av de små London-husene. Her hadde den erfarne overvintringssjefen installert seg. Påtale nyttet lite og det eneste som hjalp var en kraftig avbiter. Mørkt ble det kun for en stakket stund, for om litt skinte lampen igjen. Det utartet seg etter hvert til stil-

lingskrig og den som måtte bukke under for overmakta var elektrikerer.

Det var lite å bruke penger på i Ny-Ålesund, langt som det var til nærmeste krambu, men Jens kjøpte seg både en Brno rifle og et Hasselblad kamera som han hadde mye glede av.

Jeg underholdt meg med medbrakt lektyre.

Høsten gikk ellers fredelig for seg, og jeg ble opptatt av mine observasjoner etter som vintermørket senket seg over oss. Hver gang det laget seg til klarvær, tok jeg takluka av observasjonsbua for All-Sky kameraet og satte motoren på kameraet i gang. På grunn av det følsomme speilet til kameraet, måtte jeg imidlertid passe på å lukke takluka så snart det falt noen snøkorn, snøfokk var også en plage. Når været ikke innbød til observasjoner, ble tiden tilbrakt på hybelen med ulik litteratur og studier. Jeg hadde tatt med meg en koffert full av bøker med et sirlig utvalg av lesestoff. Her var titler som:

"Ingen kjenner natten" av H. C. Branner, *"Mørke midt på dagen"* av Arthur Köstler, *"Begrepet angst"* av Søren Kirkegaard, *"Prosessen"* av Frank Kafka, *"De unge døde"* av Nordahl Grieg, *"Tanker til meg selv"* av Marcus Aurelius, og vel 50 andre titler.

Av og til slo vi et slag bordtennis i vaskerommet eller biljard i biblioteket. Stueren som hadde lang fartstid i Ny-Ålesund, var en raser på begge spill. Særlig var han uslåelig i bordtennis, men av og til hendte det at jeg vant en runde eller to, og da ble jeg jo både kry og kaut. Etter noen dager var han umulig igjen, men så kunne jeg slumpe til å vinne. Når

vi hadde holdt på med dette en stund, forstod jeg at selv de beste Ping Pong spillerne får problemer med overscrew på ballen når de har strammet seg opp på for mange screwdrivere.

Ingeniør Alfred Tiefenthal fløy med juleposten

Etter noen dager med kraftig vind bygde det seg opp snøskavler mellom Ungkarsheimen og Messa, og etter hvert ble skavlen så høy at den nesten gikk jevnt med takskjegget på husene. Ellers var været ustabilt den vinteren, og det som forundret meg mest var omslaget fra isende kulde til mildvær med jamne mellomrom. Like før jul fikk vi beskjed om at ingeniør Alfred Tiefenthal i Longyearbyen hadde planer om å følge opp tradisjonen med å komme med sitt privatfly for å bringe over juleposten som var ankommet der med et Braathen fly. Vi satte i gang Evinrude-snøscooteren for å klargjøre rullebanen samtidig som vi trakkett så godt vi kunne med ski. Til landingslys gjorde vi klar to rekker med oljefat som vi fylte med en blanding av høvelspon og diesel. Dagen kom med klar himmel og vi tente på faklene langs rullebanen mens vi skuett over Kongsvegen der flyet dukket opp i strålende måneskinn, og vi ventet nervøst på landingen. Alt gikk uten problemer og postsekkene ble vel tatt imot. Flygeren hadde det travelt for han måtte tilbake for å hente en ny last. Mens vi ventet på neste fly, styrtet vi tilbake til Messa og tømte postsekkene utover bordene. Det meste var gamle aviser, mens en sekk innholdt brev og pakker der alt unntatt ett brev var til meg. Mine skriverier om sommeren og høsten hadde båret frukter, mens mine



Russere på besøk i Ny-Ålesund.

overvintringsvenner stod slukøret og tøyde sine forhåpninger om brev fra sine kjære til neste fly.

Vi ordnet oss til jul etter beste evne med juletre, som var kommet opp med siste båt og lagret på kjølelageret, samt ribbe med tilbehør. Hjemlengselen ble forsøkt dempet med noen glass av overvintringskvoten, men etter hvert tok likevel melankolien overhånd så noen av oss søkte ly under grana og drømte oss tilbake til vinterskogen og dombjellene i Gudbrandsdalen.

Isbjørnen spøkte i bakgrunnen

Man venner seg til alt heter det, selv en snikende redsel for isbjørn i helene når jeg tok min tårn ved måleapparatene. Som den barske overvintrer jeg innbilte meg å være der jeg vandret i den knirkende snøen i stummende mørke uten gevær, forsøkte jeg å nekte for meg selv at jeg nervøst speidet ekstra intenst ut i den svarte veggen. Filosofien var vel at

bjørnen ville se og høre deg lenge før du var i stand til å reagere ved å avløse et skudd på målfå, og langt mindre uskadeliggjøre udyret som truet der ute. Nå var det nok kanskje slik, i alle fall forsøkte vi å styrke hverandre opp ved tanken om at isbjørnene var reddere menneskene enn vi var dem. Vi hadde jo ikke på den tida klare beviser for at isbjørnen hadde angrepet og drept noe menneske, slik vi har fått så mange eksempler på de senere årene fra Svalbard.

Jens nedla en bjørn i løpet av våren, men vi våget ikke spise kjøttet før vi hadde sendt en prøve til veterinærinstituttet for å undersøke trikininnholdet. Det kunne vi ikke gjøre før første båt kom tilbake, men da vi fikk resultatene var det bare å nyte slaktet.

Ulike forviklinger og uhell

Hver eneste morgen var det å vandre til magnethuset på tundraen for å skifte registreringspapir på magnetometrene

og bringe det i den lystette metallboksen til fotolaboratoriet for framkalling. Her ville man bli avslørt om man ikke hadde utført et tilfredsstillende arbeide dagen før, men glemt å trekke opp loddene til drivverket. Da kom det kun en mørk stripe til syne på tvers av ene enden av papiret. Var alt utført etter regelverket, ville tre kurver avtegne seg vakkert langs arket og avsløre, i sin vinglete form, om det hadde vært kraftige nordlysforstyrrelser i løpet av natta.

Mørket måtte etter hvert gi etter for lysets krefter og vi fyltes av en ustyrlig lengsel etter sola. Tidlig i februar la vi av gårde opp Brøggerbreen for å kikke over brinken etter lysranda i sør. Når den var et faktum, visste vi at det verste var over. Omtrent på denne tiden hadde telegrafisten klatret opp i en av antennemastene for å justere noen barduner, men godt oppe i masta glapp den ene stolpeskoen med det resultat at gnisten ble hengende med hodet ned. Vi måtte til med hjullaster og stiger for å få han endevendt.

Været i februar skiftet mellom frost og mildere perioder og brått en søndag med sprengkulde, mens gnisten var ute på tur, forsvant lyset i byen. Det kunne ikke registres noen feil ved aggregatene, så vi måtte ta en inspeksjonsrunde fra hus til hus, og der fra det nyrestaurerte bygget som huset telegrafen, stod vanndampen ut av alle ventiler og åpninger, mens vinduene var fullstendig blokkert av dampen. På grunn av den skiftende temperaturen, hadde en av radiatorene blitt slått av i en varmere periode med det resultat at den sprakk av frosten og varmtvannet fikk fritt utløp. Vi oppdaget misèren i grevens tid for vannet var i ferd med å nå opp i de edlere deler av senderen. Heldigvis

stod lykken de kjekke bi og vi berget kontakten med utenverdenen for resten av oppholdet.

Jeg gikk til telegrafen en gang i måneden og bestilte meg linje hjem for å rapportere om livet i nord, og ellers for å høre nytt fra dalen. Utover disse samtalene, lyttet vi på en støyende radio for å følge med i verdenssituasjonen. Av de viktigste nyhetene vi fikk ut av støyen var at Sandy Shaw hadde vunnet Melodi Grand Prix med "*Puppet on a string*," at Bjørn Wirkola vant foran junioren Bent Tomtum i hoppbakken og at Ole Ellefsæter banket Tiainen på 50 km i Holmenkollen.

Russerbesøk

En dag i mars kom to russiske helikoptre fra Barentsburg og slo seg ned oppe på tundraen. Vi hadde jo ikke sett folk, bortsett fra Tiefenthal, siden oktober og forsøkte å ta så vel imot gjestene som mulig og inviterte dem inn i Messa på traktament med kaffe, kaker og konjakk. Det var tydelig at mannskapene var sultne, så baksten vi kunne stille med monnet ikke, heller ikke fylte dramglasene med konjakkbehovet. Russerne dro tilbake til helikoptrene og hentet egen proviant; brød, syltet agurk, smør og pølse, ja, ikke å forglemme kanner med avisningsveske som viste seg å være den fineste vodka. Her måtte vertene finne seg i å bli utmanøvrert og festen var i gang. Det ble etter hvert klart utover kvelden at de besøkende hadde forventninger om herberge siden det ikke var en eneste av dem som bremsset på vodkainntaket og ville være i stand til å føre et helikopter tilbake til Barentsburg. Mens alle var på stigende rus gikk praten livlig selv om

vi ikke forstod så mye av hverandre. Det var jo midt i den intense kalde krigen og mistenksomheten lå som en vegg mellom oss. Det eneste språket vi var i stand til å kommunisere på var gebrokkent tysk.

Gjestene ble innlosjert i Ungkarsheimen, men på grunn av den sterke parfymen russerne hadde dynket seg med, nektet hundene å innta sine vante soveplasser og foretrakk å ligge ute.

Vi hadde et problem i Ny-Ålesund på den tida. Ett av aggregatene for strømforsyningen var i stykker og reservedelene lå i Longyearbyen. I løpet av natta ble dette problemet brakt på bane i tyske vendinger, og lovnader ble gitt på tro og ære fra russerne om at de ville hjelpe oss ut av knipa. Neste morgen dro de derfor til Longyearbyen og hentet reservedelene for oss til vår største tilfredshet. Vel tilbake i Ny-Ålesund innbød de på helikoptertur over Kongsfjordområdet. Det var første gang jeg hadde satt min fot i et helikopter og det ble en uforglemmelig tur i solskinn over den majestetiske Kongsvegen. Det som ingen av oss visste var at det i Longyearbyen var en journalist fra Lofotposten som hadde fått snusen i denne vennetjenesten som russerne bedrev på Svalbard. Og neste dag stod det å lese at "*Russerne frakter NATO-utstyr på Svalbard*". Det var en uanstendig takk for hjelpen, som førte til at våre nye russiske venner fikk sin ufortjente straff.

Russerne var herrefolket på Svalbard i disse årene. Mens de kunne ta seg fram hvor de ville med sine to store helikoptre, hadde sysselmannen kun hundespann om vinteren og *Nordsyssel* om sommeren. Det var flere eksempler på at russerne ankom uanmeldt til Ny-Ålesund. Mistanken om at Norge og NATO var i ferd med å

bygge en spionstasjon i den gamle gruvebyen var klart til stede og skapte politiske forviklinger på høyt nivå. I 1965, hadde statsminister Aleksej Kosygin et alvorsord med statsminister Einar Gerhardsen om saken.

At Sovjetunionen sendte spioner til Svalbard fikk jeg en personlig erfaring med da jeg den 23. august 1968 skulle reise tilbake til Tromsø etter at jeg hadde vært sommervikar for Jens Angard. Knappt var landgangen fra hurtigruteskipet *Nord-Norge* lagt ut før to russere strenget nedover skråplanet og la i veg mot Rabben og radomene. Min forlovede, som senere skulle bli min livsledsager, kom opp på den samme båten for å ta meg ned til Tromsø. Da vi så Kapp Mitra forsvinne i det fjerne, gikk vi til salongen for å ta oss en drink og slappe av. Vi hadde ikke før satt oss ned før en velsoignert herremann kom bort til oss og spurte om han kunne invitere damen til kapteinens lugar. Det var observert at ho hadde snakket med de to russerne som lyttet på radio bak en livbåt, og han ville gjerne høre hva samtalene hadde gått ut på. Norske sikkerhetsmyndigheter hadde altså en skyggeoffiser ombord. Dette var jo i de dager da Sovjetunionen gikk inn i Tsjekkoslovakia, så den kalde krigen var på sitt kaldeste.

Dramatikk

En solfylt søndag om våren i 1967, stod telegrafisten enda en gang for dramatikken da han en søndag dro ut for å skjøtte sine selvskudd. Nå var jo disse montert for å skyte bjørn, men telegrafisten maktet å gå i sin egen felle i det han tok den medbrakte smørekosten og

strøk ferskt snaddfett på åtet uten å sikre våpenkonstruksjonen. Skuddet gikk selvsagt av og penetrerte underarmen. Gnisten kom ikke tilbake til avtalt tid så vi måtte legge av gårde på leting, og der ute på Kvadehuken sirklet en snøscooter i ring med mannen liggende over styret. Vi fikk han blødende og bevisstløs til byen mens vi anropte Longyearbyen. Heldigvis var Tiefenthal på vingene i retning Sveagruva. Han la straks om kursen og kom oss til unnsetning. Telegrafisten ble plas-tra og smurt før vi bukserte han inn i flyet og såg han vel av gårde over Kongsvegen. Vi hadde ikke før mistet haleroret av syne før tåka la seg over breen og der lå den i samfulle 14 dager. I Longyearbyen var det et Braathen fly som fraktet telegrafisten videre ned til Tromsø. Snakk om flaks!

Besøk av polfarere

Like før 17. mai i 1967 kom Sivert Fløttum og Hans Oddvik inn til byen med et hundespenn. Dette var to barske menn som hadde deltatt på den mislykkede nordpolekspedisjonen til Bjørn Staib i 1964 og som hadde satt seg fore å reise

kjerringa. De hadde lagt ut på en treningstur med hundespenn på Svalbard for å forberede seg til et nytt framstøt mot polen. Nasjonaldagen oppstod med det vakreste vårvær i Ny-Ålesund. Vi feiret dagen på ærbødig vis med flagg, champagne og tale for dagen. Her ble det dratt linjer med nasjonal pondus tilbake til Olav Tryggvasson og Fridtjof Nansen, slik at vi som trodde vi hadde utført en heltedåd ved å overvintre i verdens nordligste bosetning, nærmest smøg oss under bordet i forlegenhet. Bortsett fra et kulørt oppslag om disse to polfarerne i Vi Menn noe senere på året, var denne talen det eneste jeg hørte fra heltene.

Snaddjakt

Med vårsola kom snadden opp på isen utenfor Brandalspynten og for riktig å styrke vårt selvbilde opp imot de barske polarfarerne, mønstret vi oss som fangstmenn med årelang skjeggpryd, og dro ut på isen med gevær og en robåt på slep. Det var forholdsvis greit å skyte snadden som lå ved hullene sine og nøt solvarmen. Mens vi stod der og flådde var det en av



Sivert Fløttum og Hans Oddvik ankommer Ny-Ålesund 17. mai 1967.



Forfatteren på toppen av Zeppelinfjellet hvor det i dag er en målestasjon for atmosfæreforskning.

karene som befant seg noe lenger inne på isen som ropte til karen i båten at han måtte skyte snadden som svømte like ved båtripa. "Den er allerede både skutt og flådd" kunne vi melde tilbake, for det var bare skroten vi hadde kastet på sjøen som hadde krampetrekinger og tok sine siste svømmetak av gammel rutine.

Hendelsen minnet meg om de gangene vi kakket hodene av hønsene på gården på Lesjaskog og lot dem springe hodeløse omkring før de endelig falt sammen og avfant seg med døden. Jeg har ofte tenkt på denne historien når jeg har hørt på utlegningene om all dyremishandlingen som selfangere ofte er blitt beskyldt for. Bare de som har erfaring fra jakting og slaktning vet hva det kan dreie seg om, mens en tilskuer på avstand trekker feilaktige slutninger og som brukes på demagogisk vis til å bygge opp et hysteri omkring en aktivitet menneskeheten har bedrevet og vært avhengig av siden arlds

tid. Det ble etter hvert noen skinn som vi kunne ta med hjem som bevis på at vi hadde opplevd fangstmannens tøffe hverdag.

Tid for oppbrudd

I begynnelsen av juni mens isen ennå lå tjukk og gjenstridig på Kongsfjorden, kom *Børgefjell* tilbake med mannskap og last for NTNF. Vi dro utenfor Brandalspynten med sleden full av dynamitt og satte i gang å sprengte råk. Det tok vel ett døgn med detonasjoner og buksering før skuta klappet til kai og lossinga kunne begynne. Dermed var freden slutt og vi ble brakt tilbake til hverdagen.

Byggingen av rørgater og renoveringen av de viktigste byggene gikk videre med doble skift, og det hele tok form av en observasjonspost som skulle besettes med vel 20 mann i isødet. Elektrikeren som hadde vært plaget av stillingskrigen i London-husene gjennom vinteren, hadde

etter hvert pådratt seg magesår og måtte til Longyearbyen for legebehandling. Han fikk da leilighetsskyss med *Nordsyssel* som kom til Ny-Ålesund etter at vi hadde brutt opp råk inntil kai.

Tiden for hjemreise meldte seg og vi steg om bord i *Sørøy* en dag i juli i 1967 med kurs for Tromsø. Jeg stod i baugen mye av tida i det flotte været og såg "tromsøværingen" dukke om kapp i bølgene, mens en springar i ny og ned lot vannspruten gå til vers. Da Ringvassøya kom til syne syntes jeg å ane angan av bjørk i neseborene. Det var tydelig at sansene var blitt følsomme i den sterile polarluften. På kaia i Tromsø ble jeg møtt av personalet fra Nordlysobservatoriet som hjalp til med å bringe utstyr og måledata i land, ja, for ikke å snakke om det som var igjen av overvintringskvoten som ofte ble ført over rekka på snedig vis.

Hvordan gikk det videre?

Mens jeg var fast bestemt på å kun ta en sesong på Svalbard for å fullføre mine studier, valgte Jens å fortsette. Sommeren og høsten 1967 flytte han virksomheten til Gult Hus (Engans Hus). Han hadde alene ansvaret for stasjonen vinteren 1967–68. Fra 1968 overtok Norsk Polarinstitut



Gult Hus med plattformer på taket for optisk utsyr.

NIKFs stasjon og drev den i samarbeid med Nordlysobservatoriet et par år framover. Sommeren i 1968 og høsten 1969 var jeg igjen i Ny-Ålesund ansatt av NP som avløser for Jens Angard. Han hadde valgt å holde ut i ødet enda noen år. Han ble faktisk 10 år i Ny-Ålesund bare avbrutt av en overvintring i Antarktis før han endelig brøt opp og tok med seg hjem sitt eget fly. Det ble imidlertid hans skjebne, da han i desember 1980 var på elgtelling i Murudalen vest for Vinstra. Tåka kom overraskende på han og han styrtet med fatalt resultat slik at både han og passasjereren omkom.

Da NTNFs stasjon ble nedlagt i 1974, tok igjen Kings Bay over driften i Ny-Ålesund. Flere forskningsinstitutter og universiteter engasjerte seg ved siden av Nordlysobservatoriet i Ny-Ålesund etter 1974, og i 1977 søkte Kings Bay om midler til å sette i stand den andre ungkarshelmen for forskningsformål. NP ble sterkere engasjert i forskningen i Ny-Ålesund og drev etter hvert helårsdrift. Dette ble ytterligere forsterket da instituttet flyttet til Tromsø i 1998. Kings Bay flyttet sitt kontor til Ny-Ålesund i 1990 og er med dette vel etablert i byen for å legge til rette for de mange forskningsgruppene fra både innland og utland som etter hvert har tilhold i Ny-Ålesund.

Deler av det utstyret vi monterte, blant annet magnetometrene som registrerer variasjoner i jordas magnetfelt, er blitt modernisert, og opererer fremdeles slik at vi innehar noen av de lengste vitenskapelige måleserier som finnes i Arktis. Forskningsgrupper fra et tyvetalls land har etablert seg i Ny-Ålesund, og det forskningsfrø som ble sådd i Ny-Ålesund i 1966 har sannelig båret i mange fold.

Den norske hvalrossfangsten

Av Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har gjennom to tiår forsket på dyrelivet på Svalbard for Norsk Polarinstitutt. Han har også vært naturvernrådgiver hos Sysselmannen i to perioder. I dag jobber han med biologi i Norges forskningsråd. Han er en del av redaksjonskomiteen til Polarboken.

På Svalbard og i andre deler av europeisk Arktis kan tilreisende i dag glede seg over å se et rikt dyreliv. Mange av de sjøpattedyrene som folk nå virkelig fryder seg over å se var tidligere nærmest blitt utryddet gjennom flere århundrer med ubegrenset fangst. Et eksempel på et slikt sjøpattedyr er hvalrossen.

Hvalrossen har vært jaktet i nesten hele utbredelsesområdet. Det var i hovedsak to former for jakt, den som ble utført av urfolk som levde i de aktuelle områdene, og den kommersielle fangsten som kun var økonomisk motivert. Den sistnevnte fangsten ble i Atlanterhavsområdet dominert av europeerne, da særlig britiske hvalfangere og norske selfangere, men i en periode var også russiske fangstfolk aktive. Den kommersielle hvalrossfangsten i Atlanterhavsområdet opphørte rundt 1950. Da hadde de fleste bestandene gjennom mange år blitt fangstet så hardt at de var truet.

Produkter av hvalross, da særlig støttenene, var ettertraktet. Helt tilbake til vikingtid vet man at støttenene var høyt verdsatte handelsvarer. De ble eksportert fra nordeuropeiske kyster til

steder så langt unna som Nord-Afrika, Midtøsten, Persia, India og Kina. Mye av eksporten og handelen skjedde via de store russiske elvene, for på denne tiden var de arktiske kystene utilgjengelig for europeiske sjøfarere. De store oppdagelsesreisene endret imidlertid mye på dette fra 1500-tallet og framover. Da man søkte etter snarveier til Østen, både nord for Europa og Nord-Amerika, oppdaget man store mengder levende naturressurser i disse øde områdene. Her fantes isbjørn, sel, hvalross og mest verdifullt av alt var de store mengdene grønlandshval og nordkaper man fant i disse farvann.

Fra slutten på 1500-tallet begynte en stor hvalfangstaktivitet i nord. Mest kjent er nok hvalfangsten ved Svalbard der mange av de europeiske stormaktene støtte sammen i jakten på profit og innflytelse. Mindre kjent hos oss er at det også foregikk storstilt hvalfangst langs kysten av det nordøstlige Amerika helt opp til Baffinbukta. Til å begynne med var det folk fra Biscaya og nederlenderne som var de store aktørene, men etter hvert overtok britene. De dominerte etter hvert hvalfangsten helt fra det nordøstlige Canada via begge kystene av Grønland og til Svalbard. Et viktig økonomisk ledd i denne hvalfangsten var bifangster av hvalross. I løpet av et par århundrer ble titusenvis av hvalross tatt som bifangst av engelske og skotske hvalfangere. Utbyttet av disse turene ble gjerne losset i havner på De britiske øyer. Denne

fangsten varte omtrent tre hundre år, fra 1600–1911, og ble avviklet fordi det ikke lenger var økonomi i hvalfangsten siden grønlandshvalen nærmest var utryddet. Hvalfangstskutene hadde store mannskaper på 40–50 mann og klarte ikke å gå med overskudd basert på litt bifangst av hvalross og andre sjøpattedyr.

Samtidig som briter og nederlendere utviklet hval- og hvalrossfangst hadde russerne i Kvitsjøområdet og ved Petsjora utviklet sin egen arktiske fangst etter småhval, sel og spesielt hvalross. De sendte sommerekspedisjoner til de arktiske øyene og russerne kunne gjøre rike fangster. Etter hvert utviklet de også en egen overvintringsfangst på Svalbard. Det er eksempler på at fangstlag kunne fange flere tusen hvalrosser i løpet av en overvintring. Denne fangsten varte omtrent fra 1700 til 1850. Man har ingen samlet oversikt over fangstene, men også her er det snakk om flere titusen hvalrosser.

Norske fangstfolk tok etter hvert opp konkurransen med de engelske og russiske. Til å begynne med var fangst av

hvalross av mindre betydning, det var sel- og småhvalfangst som var viktig. Dette endret seg etter hvert som de norske fangstfolkene lærte fangstteknikk av russere og engelskmenn. Nordmennene spesialiserte seg på bruk av små fangstfartøy. Disse båtene kalles gjerne selfangere, eller slupper. De var lette å manøvrere i isen, og siden de var små og hadde relativt fåtallig mannskap var de mer økonomiske å drive enn større fartøy. De norske selfangerne fangstet etter hvert i alle områder fra vestkysten av Grønland til europeisk russisk Arktis. Denne hvalrossfangsten varte fra omtrent 1800 til 1952 da hvalrossen ble fredet. Fullstendige fangstoversikter finnes ikke, men bare i Svalbard-området tror man at det ble tatt omtrent femti tusen hvalross i løpet av et drøyt århundre. I tillegg kommer fangster fra russiske og grønlandske farvann.

Det var ikke tilfeldig at den norske ishavsfangsten begynte helt på slutten av 1700-tallet. Handelsmonopolet i Finnmark ble opphevet i 1787. Da løsnet Sør-Norges grep på Nord-Norge og bidro



Støttenner fra hvalross var svært ettertraktet. Foruten hvalross har dette fangstfartøyet også tatt seks isbjørner; skallene ses i forgrunnen. (Foto: Norsk Polarinstitutt 1929).



Flåing av hann-hvalross på strand i Nordøstgrønland. Penisbeinet kan ses som en tykk hvit strek på hvalrossen, nær vannkanten. (Foto: Norsk Polarinstitutt 1938-1939).

til at næringslivet i denne landsdelen fikk bedre vilkår. Kjøpsteder ble opprettet i Hammerfest og Vardø i 1789 og i Tromsø i 1794. Fra 1784 ble det ved disse havnene også utbetalt subsidier per tonn last fra ishavet for å stimulere ishavsfangsten.

Hvalross-produkter og priser

Ser man i eldre litteratur, både engelsk og norsk, finner man av og til nevnt verdien av ulike hvalross-produkter som støttenner, skinn og spekk. Gamle prisangivelser sier i dag egentlig lite om den faktiske verdien av de enkelte produktene, derfor kan det være nyttig å omregne til dagens verdi. Statistisk sentralbyrå har en norsk konsumprisindeks pris kalkulator. Ved å benytte dette hjelpemiddelet kan man oppgi tidligere tiders priser i nåværende kroneverdi. Tilsvarende oversikter utgis av Parlamentet i Storbritannia. Før 1914

var det betydelige endringer i priser mellom år og ikke den jevne prisstigningen som har vært siden 1945. Mellom 1750 og 2011 økte prisene i Storbritannia 180 ganger hvilket sier noe om utviklingen av verdien av pundet, ikke levestandarden som sådan! Det er videre verdt å merke seg at prisene på slutten av det 19. århundre var drøyt 30% lavere i Storbritannia enn det de hadde vært ved begynnelsen av samme århundre. Siden 1912 og frem til i dag har prisene i Storbritannia økt mer enn 90 ganger. Slike verdi-endringer over tid er viktige for i dag å kunne forstå motivasjonen til tidligere tiders fangstfolk. Kroneverdiene oppgitt nedenfor er omregnet til dagens verdi.

Støttennene var svært ettertraktet og ble gjerne tatt på en av tre måter. Man kunne hugge ut overkjeven forfra og så bryte løs tennene. Et kjappere alternativ var, med øks, å hugge av hele snutepartiet

med tennene fortsatt sittende fast. Et siste alternativ var å ta med hele skallen med støttenner. Støttenner fra hvalross-okser kunne bli opptil 80 cm lange og veie fire kg per stykk, men det vanlige var at de var omtrent 60 cm lange og veide to kg. Støttennene på hunnene var sjelden så lange som 50 cm og veide inntil halvanen kg per stykk.

Støttenner består av elfenben og er harde og hvite. De ble ofte benyttet til å lage gebiss, til paraply- og spaserstokk-håndtak, og til mindre gjenstander som fløyter og sjakkbrikker. Støttann fra hvalross ble ansett som mindre verdifullt enn tilsvarende fra elefant siden hvalrossstannen er mindre, har en tykkere ubrukelig kjerne

og gulner over tid. Støttennene til hvalross-okser har dessuten gjerne en god del sprekker siden de brukes som både verktøy og våpen. Tilsvarende har hunnene mindre tenner med finere struktur, tynnere kjerner og har sjelden sprekker. Støttenner ble vanligvis betalt etter vekt og prisene varierte mye ut fra tilbud og etterspørsel. I løpet av det 19.- og 20. århundre lå prisene omregnet til nåværende kroneverdi fra kr. 140–330 per kg. Rundt 1900 kunne ferdig rensete hele skaller med tenner selges for kr. 660–3300 per stykk, da gjerne til turister.

Store okser kunne gi opptil 300 kg spekk og skinnene kunne veie 200–400 kg, mens skinnene til hunnene veide



Tam hvalrosskalv ved hytta til Jackson-Harmsworth ekspedisjonen, Kapp Flora, Frans Josefs land 1894–1897. (Foto: Frederick Jackson).

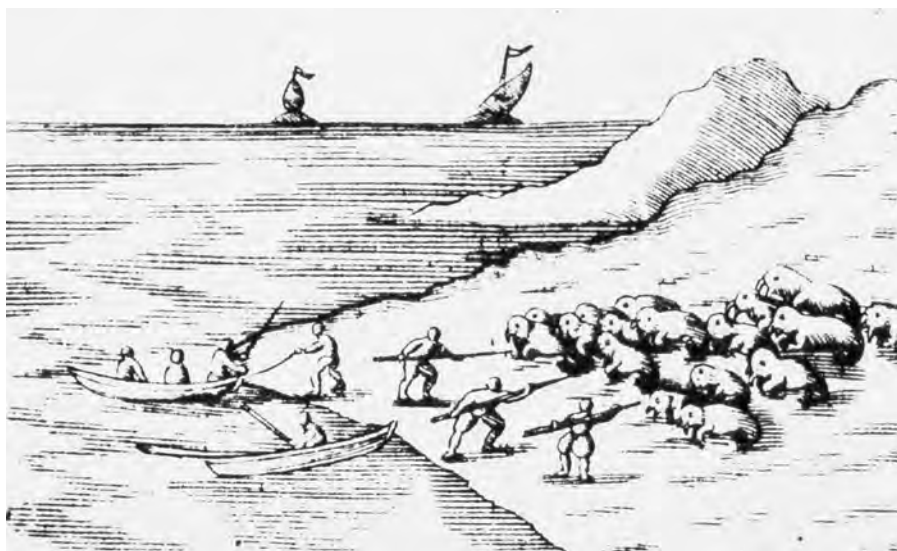
omtrent 100 kg. Hvalross-skinns var store og tunge, derfor kuttet man dem gjerne i to like deler med snitt langs buken og ryggen før man spekket skinnet. Dette var forholdsvis lett på land, men ikke i vannet. Dersom hvalrossen ble drept i vannet ble den derfor heist opp på et isflak med talje og tau før skinnet ble flådd av. En annen mulighet var å legge den langs stranden og vente på lavvann og så flå. Kjøttet hadde ingen kommersiell verdi og ble etterlatt.

Skinnet ble brukt til mye forskjellig siden det var sterkt. Det ble brukt til matter og til å beskytte tauverk i skipsrigger mot sliteskader. Det ble også skåret i strimler og flettet til rep. Tykt skinn ble midt på 1900-tallet brukt til å lage pusseskiver til å polere metall. Det ble også brukt som ruller i bomullsrensemaskiner for å skille fibre. Videre kunne hvalrosslær brukes til seletøy, sålelær, belter, vesker og lommebøker, til sykkelseter og som

foring i bildekk. I England økte prisen på hvalross-skinns fra kr. 40 per kg i 1863 til kr. 100 per kg i 1865 fordi man fant ut at skinnet egnet seg til drivremmer i maskiner. På slutten av 1890-tallet solgtes store okseskinns for opp til kr. 6000, mens skinn av kuer og kalver ble solgt for så lite som kr. 2000 skinnet.

Hvalross ble også fangstet for spekket som ble brukt til tranproduksjon. Hvalross-spekk ble vanligvis blandet med selolje og brukt til tran, i margarinproduksjon, til såpeproduksjon og lignende. Spekkprisene varierte mye i takt med verdensøkonomien. I 1897 kostet ett kilo tran kr. 21. Mellom 1928 og 1948 varierte spekkprisene fra kr. 4 per kg til rekordprisen på kr. 40 per kg like etter krigen.

Det hendte også at man tok med levende hvalross hjem for å selge til dyrehager. Så tidlig som i 1608 hadde den engelske sjøkapteinen Jonas Poole to hvalross-kalver fra Svalbard med seg



Slakting av hvalross på Svalbard. Dyrene stikkes med lanser på liggeplassen. (Illustrasjon: Thomas Edge 1625).



Skyting av hvalross på isflak med munnladningsgevær. (Illustrasjon: John Webber 1784).

tilbake til England. Den ene døde på overfarten og den andre etter 10 uker. Det viste seg at det var vanskelig å holde liv i hvalrosser, både voksne og kalver, siden de ikke ville spise i fangenskap. I 1908 skulle ishavsskipper Ole Hansen skaffe hvalrosskalver til Hagenbeck dyrehage i Hamburg. Da han seilte fra Tromsø hadde han med både melk og krem som hvalrossmat. Han fanget tre kalver ved Frans Josef land og ishavsskipper Sivert Brækmo, som seilte i lag med ham, fanget to til. Hansen tvangsfôret kalvene med fettrik melk og klarte etter hvert å få dem til å drikke fra spann. Hansen fraktet selv alle fem kalver, tre hunner og to hanner til Tyskland. For at han skulle gå til alt dette bryderiet må man anta at han fikk godt betalt, men summen er ukjent.

Hvalross-oksene har et bein i penis. Slike bein ble gjerne tatt med hjem og solgt som suvenirer. Det var neppe en stor inntektskilde, men nevnes av og til i gammel litteratur. Fra forrige århundreskifte

nevnes det at disse penisbeina ble betalt med tilsvarende kr. 30 per stykk og at de ble brukt til stolbein.

Prøver man å beregne verdien av en hel hvalross basert på summen av enkeltproduktene varierte den i perioden fra 1832 til 1910 mellom kr. 2600 og kr. 6300.

Fangstmetoder

Hvalross ble gjerne fangstet på en av tre måter. De ble drept på land, på is eller i vannet. Hvalrossene er flokkdyr og vender gjerne tilbake til de samme liggeplassene på land for å hvile og sole seg. Store flokker på opptil flere tusen dyr kunne samle seg og ligge på land i flere døgn i strekk. Da var de et relativt lett bytte. Fangstfolket angrep fra strandkanten og hindret dyrene å flykte tilbake til sikkerheten i vannet. Dyrene nærmest vannet ble drept først og de døde kroppene ble liggende som en voll og hindret resten



Norsk harpunfangst i sjøen ved Svalbard. (Illustrasjon: William Livesay 1861).

av flokken å flykte. Slike nedslaktninger kunne vare i mange timer. Et av de best kjente tilfellene skjedde på Håøya sørøst på Svalbard i 1852. Da drepte 16 mann 900 hvalross i løpet av sju timer. Det foretrukne våpenet til slik fangst var lansen. Dette var et 40 cm langt spydliknende tveegget jern som var festet til et 2–3 meter langt treskaft. Diameteren på skaftet var omtrent 6 cm der jernet var festet og avtok til 4 cm i håndenden.

Hvalrossenes vane med å samle seg på land på faste plasser gjennom deler av året gjorde at de ble fangstet så lenge ikke sjøisen hindret fangstfolkene å komme fram. En måte å videreutvikle landfangsten på var å bygge hytter på land og overvintrere. Da var ikke sjøisen en like stor hindring. Overvintrende hvalrossfangere kunne også jakte/fangste på annet vilt som fjellrev, rein, isbjørn og fugl og samle egg. Det var russiske fangstfolk, ofte kalt pomorer, som utviklet denne overvintringsfangsten. På Svalbard drev russerne denne typen fangst grovt regnet i perioden 1700-1850. Nordmennene lærte

av russerne og begynte med overvintringsfangst i 1795, men det var først på 1900-tallet at denne fangsten ble vanlig. Den norske overvintringsfangsten var i mindre grad rettet mot hvalross, det var fjellrev og isbjørn som var hovedmålet.

Hvalross som hvilte på sjøisen kunne lett kaste seg på sjøen dersom de ble angrepet. Derfor måtte de drepes mens de lå på isen. Til dette benyttet man enten rifle eller lanse. Dette viste seg vanskelig siden de andre hvalrossene i flokken kunne flykte, og hardt skadete dyr kunne komme til å synke dersom de fikk karret seg i vannet. Derfor harpunerte man gjerne dyrene på isen først, og drepte dem deretter med lanse eller rifle.

Før 1850-tallet var det bare munnladnings-geværer som var tilgjengelig og fangstfolkene benyttet sjelden disse. Det tok for lang tid å lade slike våpen og de myke bly-kulene egnet seg dårlig til å drepe hvalross. Slike kuler trengte ikke gjennom skallen og endte bare med skadeskyting. Bruk av skytevåpen endret seg da man tok i bruk patroner med me-



Skutt hvalross på isflak i Frans Josefland mellom 10.–17. august 1930. Fartøyet er MS Bratvaag som uken før, 6. august, fant levningene av Andrées ballongekspedisjon på Kvitøya. Andréekspedisjonen forsvant sporløst i 1897. (Foto: Norsk Polarinstitutt).

tallhylser. Disse var hurtigere å lade og de tålte fukt. Remington rolling-block riflen var et enkeltskudds gevær som ble en favoritt blant fangstfolkene sent på 1800-tallet. Dette ble senere avløst av ulike repeter-gevær, våpen som hadde magasin til patronene. Slike gevær og moderne patroner gjorde at man kunne holde høyere skuddtakt, fikk bedre treffsikkerhet og høyere anslagsenergi.

Hvalross som var i vannet ble vanligvis jaktet med harpun. Harpunspissen gikk gjennom skinnet og ble holdt fast av mothaker. Da løsnet harpunskafet og ble liggende og flyte. Harpunspissen var festet til en kraftig line og hvalrossen kunne hales inn til båten og avlives med

lanse eller et skudd i bakhodet. En enkel fangstbåt kunne harpunere seks til sju hvalross-kuer på samme tid, men bare inntil to store okser siden flere okser enn dette ville være sterke nok til å senke båten.

Harpunspissen hadde gjerne en stor mothake og var 8–30 cm lang og festet til en sterk line på 20–50 m lengde. Enden på lina ble festet til båten eller alternativt til en blåse. Harpunskafet var av furu og vanligvis 3–4,5 m langt og 3 cm i diameter. Framenden var gjerne åttekantet mens resten var rundt. En som var god med harpun kunne treffe hvalrossen på opptil 20 m. Dersom linen var festet i båten var det en fare for at hvalrossene kunne trekke

båten under, derfor hadde man alltid kniv tilgjengelig for å kunne kappe lina.

Hver båt var vanligvis utrustet med seks harpunjern, tre på hver side av baugen i små stativ. Disse stativene var dekket med et malt lerretsforheng for å beskytte den kvasse spissen og eggen, og for å hindre at mannskapet skadet seg på jernene. Det var vanligvis fire harpunkskift ombord, men det var ikke vanlig at mer enn ett var montert når det ikke var hvalross i nærheten. Hver line ble nøye lagt på plass i hver sin flate kasse under fremre tofte. Fangstbåtene var i tillegg utstyrt med rep og taljer slik at mannskapet kunne hale døde hvalross opp på isen for å partere dem.

En norsk fangstbåt hadde vanligvis glatt bordkledning (kravelbygget) og var spiss i begge ender. Den hadde mannskap på fire; en harpunér, to til å ro, og en til å styre. Fangstbåtene hadde ikke ror siden det kunne brette dersom en harpunert hvalross kom inntil båten. I stedet for ror benyttet styrmannen to korte årer til å styre med.

En norsk hvalross-slupp hadde på 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet vanligvis en 10-manns besetning. Sluppen hadde to fangstbåter som hver hadde plass til fire mann. De to siste av 10-manns besetningen holdt seg ombord i sluppen og skulle bistå fangstbåtene om nødvendig og samtidig sikre sluppen dersom isforholdene eller været endret seg.

Hvor fangstet nordmennene hvalross?

Det viktigste fangstfeltet var det som kaltes Nordisen. Dette innbefattet Svalbard og dravisområdene fra Framstredet

til Frans Josef land. Etter hvert som isforholdene i Barentshavet bedret seg fra midten av 1800-tallet var norske fangstfolk svært aktive i russiske farvann særlig ved Novaja Semlja og Karahavet. Ved overgangen til 1900-tallet fikk man sterkere motoriserte fangstfartøy samtidig som dravisforholdene forbedret seg. Frans Josef land ble nå tilgjengelig og dette ble da det viktigste fangstområdet. Øst-Grønland var ikke spesielt viktig når det gjaldt hvalrossfangst, mens Vest-Grønland først ble viktig i årene før Første verdenskrig og fram til fredningen.

Hvordan endte den norske fangsten?

Russerne innførte på 1900-tallet ferdselsforbud for norske fartøyer i flere områder, viktigst av disse var det ved Frans Josef land i 1931. I russiske europeisk farvann ble det innført en begrenset fredning av hvalross i 1949 og en totalfredning i 1956. Hvalrossbestanden i Nordøst-Grønland var liten og vanskelig tilgjengelig så fangsten her hadde mindre betydning, men kommersiell fangst i dette området ble forbudt ved lov i 1956.

Den skotske adelsmannen James Lamont uttrykte alt i 1861 bekymring for at hvalrossene ved Svalbard kunne komme til å bli utryddet på grunn av for stor fangst. Det hindret ham imidlertid ikke selv å drepe 66 hvalross på jaktturen sin! Opp gjennom årene var det flere som tok til orde for å begrense fangsten, men de fikk aldri gjennomslag. Så sent som i 1950 foreslo Sysselmannen og Norsk Polarinstitutt at hvalrossen burde fredes, men de fikk motbør. Tromsø Skipperforening, Nord-Norges Rederiforening og Arktisk Forening, gikk alle imot og uttalte

at ”*Fredning av hvalross kan ikke anbefales og må på det sterkeste frarådes*”. Men fredningen kom til slutt. Da som følge av at norske båter i 1949 og i 1951 hadde vært langs vestkysten av Grønland og fangstet til sammen 2000 hvalrosser. Dette var dyr som den innfødte grønlandske befolkningen var avhengige av. Disse fangstene førte til en formell dansk diplomatisk protest, og da tok det bare kort tid før Norge fredet hvalrossen. Fredningen gjaldt ikke bare i norske farvann, men gjaldt også norske borgere i andre lands farvann. Så etter nærmere 350 år med fangst i Svalbard-farvann er endelig hvalrossbestanden der på frammarsj. I dag anslås bestanden å være på omtrent fire tusen dyr, og den er i vekst!

Noen aktuelle referanser

- Collett, R. 1911–12. Norges Hvirveldyr. Vol. 1. Norges pattedyr. H. Aschehoug & Co (W. Nygaard), Kristiania.
- Hoel, A. 1949. Ishavsfangst – fangstnæring. I Strøm, J., (Red.) Norsk fiskeri og fangst håndbok. Alb. Cammermeyers Forlag, Oslo, pp. 709–861.
- Lamont, J. 1861. Seasons with the Sea-Horses; or sporting adventures in the northern seas. Hurst and Blackett, London.
- Lønø, O. 1972. The catch of walrus (*Odobenus rosmarus*) in the areas of Svalbard, Novaja Zemlja and Franz Josef Land. Norsk Polarinstitutt Årbok 1970, 199–212.
- Nordgaard, O. 1895. Ishavsfangsten. *Naturen* 19 (4), 105–113.
- Wollebæk, A. 1901. Hvalrossen (*Odobenus rosmarus*) Norsk Fiskeritidende 20, 75–81.
- Ytreberg, N.A. 1946. Tromsø bys historie. Vol. 1. Tell Forlag, Oslo.

Fridtjof Nansen og *Veslemøy*

Av Fridtjof Mehlum

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

I en artikkel i Polarboken 2015–2016 skrev jeg om Fridtjof Nansens ekspedisjon til Svalbard med hans private lystkutter *Veslemøy* i 1912. Det er lite kjent hvordan han anskaffet seg dette fartøyet og hva han brukte det til utenom turen til Svalbard. Søk i utenlandske og norske aviser og i Nansens arkiv i Nasjonalbiblioteket gir mer detaljert informasjon om dette.

Nansen kom tilbake til Kristiania etter nordpolsekspedisjonen med *Fram* den 9. september 1896. Allerede i oktober sendte han ut forespørsler til engelske agenter angående kjøp av en lystyacht.

Nansen dro på foredragsturné til De britiske øyer i februar-mars 1897 for å fortelle om sin ekspedisjon med *Fram*, og som et ledd i å skape publisitet for sin bok om ferden. Han var først i London, hvor høydepunktet var foredrag i det ærverdige Royal Geographical Society den 8. februar i Royal Albert Hall. Mot slutten av turnéen var Nansen og fru Eva innom Southampton og Isle of Wight sammen med sine gode venner George Baden-Powell og frue. Nansen møtte ekteparet Baden-Powell ombord i deres luksuriøse yacht *Otaria* i Vardø etter ankomsten fra Frans Josef land i 1896

og ble med denne sørover til Trondheim etter å ha møtt *Fram* i Tromsø. Nansen kjente Baden-Powell også fra England fra tiden før Fram-ekspedisjonen. Nansen benyttet anledningen til å besøke et par verft i Southampton den 20. mars 1897 og verftet til George Marvin i Cowes på Isle of Wight den 21. mars. Nansen og Baden-Powell ville innsisere *Otaria* som lå hos Marvin for reparasjon. Sannsynligvis lå skonnerten *Monica* her, for det var denne båten Nansen ble interessert i og kjøpte i april måned.

Nansen forlot England den 25. mars og dro videre til Paris. Baden-Powell opptrådte som mellommann og forhandlet med Marvin om pris og betingelsene for overtakelse. Salget gikk i orden, og Nansen betalte 1000 pund for båten. Baden-Powell mente at dette var et riktig godt kjøp.

Eieren av *Monica* var George Frederick Flemmich (1863–1947). Han hadde selv designet båten, som ble bygget i 1894–95 ved verftet Teignmouth Ship & Yacht Ltd. i Devon som var eid av Flemmich og Henry Schank. I følge Lloyds Yacht Register 1902–03 var dimensjonene på *Monica*: lengde 57,1 fot, bredde 12,5 fot og dypgang 9,3 fot. Den hadde en liten kullfyrt 4-sylindret dampmotor på 12 HK fra Simpson, Strickland & Co. Den var en tomasters skonnert rigget som slett-topper, og seilene var laget i 1895 og kom fra seilmaker Tucker. Båten var bygget i teak.

Flemmich var en ivrig seiler og båt-

konstruktør. Han eide flere båter, både større yachter og regattaseilbåter, og flere av dem hadde han designet selv.

I slutten av mai sendte Nansen noen menn over til Cowes for å seile båten til Kristiania. Han skrev i et brev til Baden-Powell at turen tok seks dager, i mye motvind, og at de ankom Kristiania den 3. juni. Nansen skrev at han var meget fornøyd med båten og takket Baden-Powell for all assistanse i forbindelse med kjøpet. Etter at båten kom til Norge ble den omdøpt til *Veslemøy*.

Veslemøy ble mye brukt den første sommeren. Den 18. juni dro Nansen med kone og datteren Liv til Sandefjord og besøkte *Belgica* dagen etter. Den skulle til Antarktis på overvintring, og Roald Amundsen var styrmann ombord. Den 27. juni var Nansen innom Oscarsborg ved Drøbak. I begynnelsen av juli lå *Veslemøy* ved Nylands Verksted i Kristiania for oppussing. Flere aviser skrev at Nansen skulle på et tre ukers tokt til vestlandske fjorder i juli, men dette ble det neppe noe av. Den 10. juli ankom Nansen med familie Skien for å ta *Veslemøy* en tur opp Bandak-kanalen (Telemarkskanalen). De kom ikke lenger enn til Ulefoss. De prøvde å komme lenger, men grunnstøtte seks ganger. Familien tok derfor en annen båt videre oppover og besøkte vennen maleren Erik Werenskiöld som holdt til i Kviteseid. Hjalmar Johansen var med som gjest ombord på tilbaketuren fra Skien til Langesund. På hjemturen var *Veslemøy* innom Larvik der Colin Archer holdt til.

Geologiprofessor Waldemar C. Brøgger arrangerte sommeren 1897 en ekskursjon i Oslofjord-området med utenlandske geologer for å studere geologien i Kristianiafeltet (det vi nå kaller

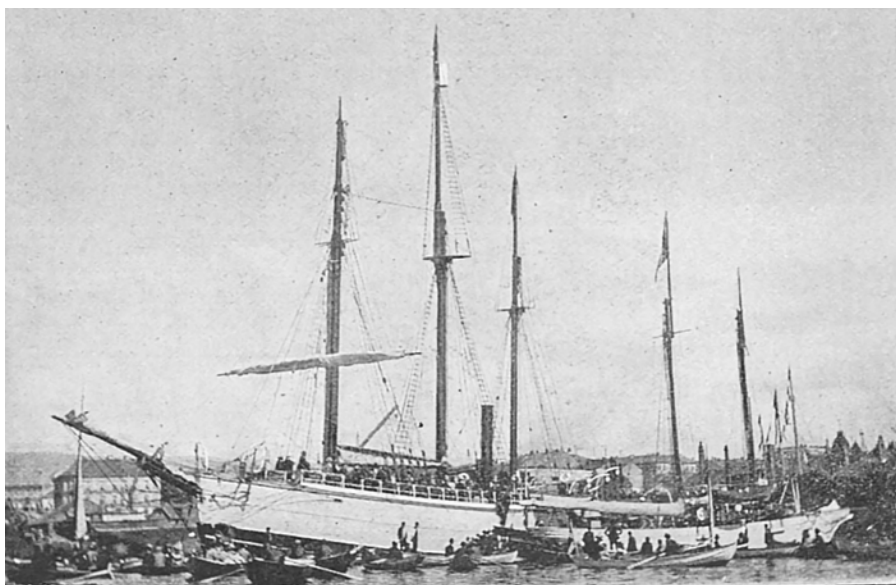
Oslofeltet). Nansen ville gjerne delta og lære mer om geologien i området. Han stilte derfor *Veslemøy* til disposisjon for ekskursjonen, hvor det deltok to britiske og fire amerikanske prominente geologer i tillegg til Brøgger og Nansen. Den 22. juli besøkte de Nesoddlandet og i dagene 29. juli – 3. aug. var de på tokt langs kysten av Vestfold, Østfold, Telemark.

Professor Benjamin K. Emerson ved Amherst College i USA har skrevet om ekskursjonen i Burlington Free Press and Times (16. november 1897). Han fortalte at ekskursjonsdeltakerne ble “*entertained most royally*” ombord i *Veslemøy*, og beskrev at på veggene i kahytten hang det bilder laget av Nansen selv med motiver av nordlys og solnedgang i Arktis. De var også ombord i *Fram*, som nylig var blitt slept fra Horten til Rekkevikbukta i Larviksfjorden, hvor den skulle bygges om av Colin Archer før den dro ut på Den andre Fram-ferden (1898–1902) under ledelse av Otto Sverdrup.

Vinteren 1897–98 lå *Veslemøy* på land ved Nylands Værksted, og i juni 1898 ble skroget forsterket med en kopperhud.

Nansen hadde mange jern i ilden, så det var ikke så mye tid som ble brukt til seilas med *Veslemøy* de neste årene. Vi vet at *Veslemøy* i 1898 deltok i “æresfølget” fra Kristiania til Drøbak da *Fram* den 24. juni startet på Den andre Fram-ferden. Aftenposten (25. juni) skrev at Nansen satt på fordekket og så ikke riktig glad ut. Det var noe vemodig over hans utseende. *Fram* gikk og han skulle ikke være med.

Nansen var også tilstede med *Veslemøy* i Moss den 3. august 1898 under “Kristiania-ugens” regatta. *Veslemøy* seilte med det rene norske flagget. Men da Kong Oscar II



Veslemøy ved siden av Fram utenfor Akers Mek. Verksted i Kristiania den 24. juni 1898 ved avreisen til Den andre Fram-ferden. (Kilde: *The Graphic—An Illustrated Weekly Newspaper*, 2. juli 1898).

dukket opp på marinefartøyet *Valkyrien*, firte Nansen flagget, noe som skapte en del oppmerksomhet. Nansen var venstremann og hadde i 1892 underskrevet “Flaggforslaget” om et rent norsk flagg, til stor misnøye hos Kong Oscar II, som hadde gitt 20000 kr til hans nordpoleksedisjon. På høsten 1898 ble *Veslemøy* tatt opp ved Drammen Jernstøperi og mekaniske Verksted for vinteropplag. Her lå den i opplag hvert år frem til 1904. De to siste vintrene lå den ikke på land, men fortøyd ved jernbanebroen i Drammen.

I 1899 kjøpte Nansen stølseieendommen Sørkje i Rollag i Numedal. Her tilbrakte han to måneder sommeren 1899. Sørkje ble flittig brukt av Nansen i årene fremover både til familieferier og til høstjakt, og dette førte til mindre tid til bruk av *Veslemøy*.

Sommeren 1900 var Nansen på et

lengere havforskningsstøkt i Norskehavet med det nye forskningsskipet *Michael Sars*. Han gikk om bord i Geiranger den 18. juli. Tøktet gikk til Island, Jan Mayen, Bjørnøya og Lofoten. Nansens datter Irmelin ble født på Sørkje den 9. august, så Nansen benyttet første mulighet i Svolvær til å komme seg hjem. Han ankom Sørkje den 19. august. Forståelig nok var det ikke mye tid til andre ting den sommeren.

Sommeren 1901 var en hektisk periode, bl.a. med innflytning i Nansens nye bolig Polhøgda. Denne sommeren var han også opptatt med reiser og bearbeidelse av forskningsdata fra tøkter med *Michael Sars*. Nansen brukte derfor ikke *Veslemøy* dette året.

I 1902 var Nansen opptatt med andre oppgaver og mye på reise (bl.a. i København i forbindelse med opprettelsen av det nye internasjonale råd for havforskning



Veslemøy ved Skottebrygga i Larvik i 1897. Legg merke til skorsteinen fra dampmotoren mellom de to mastene. Motoren ble byttet ut i 1909. (Kilde: Larvik Museum).

(ICES). Han dro til Sørkje omkring 10. august.

I 1903 skrev Nansen i sin dagbok at han var i Lillesand den 26. juli og i Frederikshavn den 31. juli under et tokt. I sitt brev til geografen Ole Jacob Skattum i 1913 (Nansen 1963) nevner han at han var på et kort tokt til Danmark med *Michael Sars* den sommeren for å teste ut nye strømmålere, bl.a. Ekman-strømmåleren som senere ble et standardinstrument for strømmåling. Oppfinneren, Vagn Walfrid Ekman, var også selv med på toktet. Han arbeidet på Centrallaboratoriet til ICES som var lagt til Kristiania med Nansen som leder. Det er sannsynlig at Nansens dagboksopptegnelser gjaldt dette toktet, og at ikke det dreide seg om et eget tokt med *Veslemøy* nedover kysten av Sørlandet til Skagerak. *Veslemøy* lå nok fortsatt i opplag i Drammen. For øvrig var Nansen mye på Sørkje denne sommeren.

I en artikkel (Nansen 1906) omtalte han både toktet med *Michael Sars* i 1903 og tester av strømmålere med *Veslemøy*

i 1904. Her ga han også noe mer informasjon om utstyret ombord i *Veslemøy*. Den hadde da tre store håndvinsjer, hver med 1000 m wire for å kunne ankre opp båten. Dessuten var det flere mindre håndvinsjer med stål- eller bronsewire for strømmålinger. Videre var det et godt utvalg av ankre av forskjellig størrelse.

Nansen skrev i brev til den svenske Prins Eugen den 26. mai 1904 at han holdt på å ruste ut sin yacht i Drammen med tanke på et tokt for måling av havstrømmer. I juni 1904 ble det gjort noen forsøk med å ankre opp *Veslemøy* mellom Fornebo og Nesodden (midt i juni), i Drammensfjorden (20. juni), i Frierfjorden (22. juni) og utenfor Risør (27. juni) for at den skulle ligge helt stille når det ble foretatt strømmålinger. Dette viste seg var vanskelig, og Nansen konkluderte med at metoden ikke var god nok og måtte forbedres (Nansen 1906).

Omkring 10. juli 1904 dro Nansen ut på en lengere tur med *Veslemøy* fra Oslofjorden til Vestlandet. Han skrev i brev

til Skattum i 1913 (Nansen 1963) at han på dette toktet var ute for å gjøre strømmålinger, bunnundersøkelser og forskjellige andre undersøkelser i fjordene. Han studerte bl.a. strandflatene i Hardangerfjorden. Nansen kom til Langesund den 18. juli og gjorde en del undersøkelser i Frierfjorden før han fortsatte nedover Sørlandskysten. Han passerte Lista den 31. juli, var i Hardangerfjorden den 2. august og i Bergen den 4. august. På hjemturen hadde de dårlig vær på Sørlandskysten og gikk på grunn den 9. august, men kom tilbake til Langesund på kvelden den 10. august og derfra videre til Kristiania.

Kaptein EngevoId EngevoIdsen fra Langesund var en av mannskapet på turen. Han hadde i mange år vært skipper på redningsskøyta *Langesund*. EngevoIdsen seilte *Veslemøy* tilbake fra Kristiania til Langesund, der den skulle ligge i vinteropplag. Båten hadde nå en lekkasje som EngevoIdsen trodde kanskje skyldtes at den hadde fått sprekker i skroget da den lå ute i ferskvann om vinteren i Drammen.

Sommeren 1905 var Nansen opptatt med unionsoppløsningen, og bl.a. med reiser til København hvor han både deltok på et havforskningsmøte og arbeidet i det skjulte med å overtale prins Carl til å bli konge i Norge. I perioden 1906–08 var han norsk sendemann i London. Eva Nansen døde i desember 1907, så deretter var det mindre aktuelt å bruke båten på ferieturer. Han solgte også Sørkje i 1908. *Veslemøy* lå derfor i opplag hos kaptein EngevoIdsen i Kongshavn i Langesund i perioden 1905–1909, og i 1908 ble den forsøkt solgt. Annonсен sa at den hadde en “*kulbesparende Maskine*” og at den var komfortabelt og smukt innredet (Handels- og sjøfartstidende 22. april 1908).

EngevoIdsen hadde også ansvaret for vinteropplaget for *Veslemøy* i Langesund i årene som fulgte, helt til den ble solgt.

I februar 1909 besøkte Nansen og Roald Amundsen *Veslemøy* i Langesund. Nansen begynte nå å planlegge et vitenskapelig tokt til Island med båten den kommende sommeren (Kysten 22. februar 1909). I løpet av våren 1909 ble *Veslemøy* oppgradert ved Frednes Slipp og Porsgrund Mek. Verksted. Dampmotoren ble byttet ut med en ny ensylindret 20 HK Bolinder motor som gikk både på råolje og petroleum. Med den nye motoren kunne *Veslemøy* holde en fart på 6–7 knop i stille vær. Videre ble den isforsterket med en 1 ½ tommes tykk eikehud som gikk nesten ned til kjølen. Da ble det trolig også installert et spesialkonstruert motordrevet linespill til vannhentere konstruert av Tenfjord Mek. Verksted i samarbeid med Nansen (Fiskarbladet 4. november 1969). Det ble bevilget 5000 kr fra Nansenfondet til utstyr, mens øvrige kostnader til dette og senere tokt med *Veslemøy* i ble dekket av Nansen selv.

Natt til den 11. juli var *Veslemøy* tilbake på Lysaker ferdig oppgradert og dro av sted på toktet den 22. juli. Før avreise fikk kongen og dronningen omvisning ombord. På veien til Vestlandet hadde Nansen store problemer med den nye motoren, noe som førte til store forsinkelser i toktet. Det måtte bl.a. gjøres flere dagers stopp i Kristiansand og i Bergen for å reparere motoren og å bytte noen petroleumstanker som var lekk. Det var bl.a. gjort feil da motoren ble montert i Porsgrunn og det var lekkasje i pakninger under glødehodet. Nansen var svært opprørt over motorproblemene som forsinket toktet og påpekte en rekke svakheter

med motoren i et brev til Bolinder. På grunn av motorproblemene til *Veslemøy* skjedde det også en liten kollisjon da den kjørte inn i skonnerten *Relis* på havna i Stavanger, men det ble bare små skader på båtene. Nansens datter Liv kom på besøk ombord i Stavanger, og de dro derfra til Bergen den 4. august. Under oppholdet i Bergen var Nansen statsminister Michelsens gjest. Toktet var nå omtrent en måned forsinket i forhold til de opprinnelige planer som ble lagt før ombyggingen i Porsgrunn. Først den 12. august kunne de dra videre fra Bergen, og toktet måtte forkortes i forhold til tidligere planer om å gå til Island, evt. helt til Grønland. Nansen måtte være tilbake i Kristiania midt i september da den britiske dronning Alexandra skulle komme på besøk. Turen gikk først til Sognefjorden, Stadt og fjordområdene omkring Ålesund. Først i slutten av august kunne de sette ut på en kort tur mot Storegga for å studere strømforholdene i det åpne hav, før de igjen kom inn til Vestlandet og fulgte kysten sørover til Bergen. Her fikk Nansen tid til besøk hos oseanografen Bjørn Helland-Hansen, før *Veslemøy* gikk tilbake mot Kristiania den 8. september.

Veslemøy ble lagt ut for salg på høsten 1909, og dessuten våren 1910. I Handels- og sjøfartstidende 13. mai 1910 sto det at den var til salgs for 20000 kr.

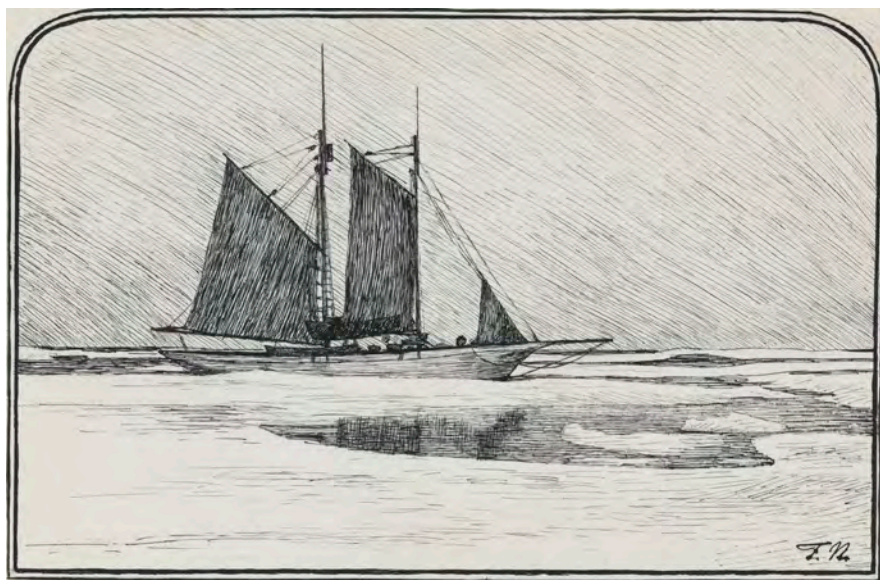
I 1910 var Nansen opptatt med et tokt med kanonbåten *Frithjof* i det nordøstre Atlanterhavet. Toktet gikk fra Belfast den 6. juli mot NV ut i Atlanterhavet, derfra til Islands østkyst, og tilbake nordenom Færøyene til Bergen den 21. juli. Hensikten med toktet var hovedsakelig å studere havsirkulasjonen og de fysiske forhold i det nordøstlige Atlanterhavet, særlig

Golfstrømmen (se brev til Skattum 1913 i Nansen (1963)).

Den 6. mai 1911 skrev Nansen følgende i brev til Nansen-familiens nære venn Ingeborg Motzfeldt Løchen: "*Egentlig hadde jeg tenkt meg nord på Ishavet med Veslemøy i sommer; men det blir visst ikke til noget, da jeg ikke kan komme mig flott så tidlig, så det blir vel bare til at jeg seiler litt i sydligere farvand her nede, hvor tilfældet tar mig hen; får se hvordan det stiller seg med tiden*".

Det ble til at han sommeren 1911 foretok et tokt med *Veslemøy* til Vestlandet og til Shetland for dels å foreta fysisk-oseanografiske undersøkelser, men også for å studere kystformene, særlig strandflatene, erosjon og landeheving. På turen tok han mange fotos og tegnet skisser av kystformene. Resultatene av Nansens flerårige studier av strandflater og landheving langs Norskekysten og på Svalbard publiserte han senere i en stor avhandling (Nansen 1922).

Nansen var i Langesund i juni 1911 for å hyre inn mannskap til turen. Han var innom Moss på turen ut Oslofjorden (Moss tilskuer 20. juli) og Risør (22.-23. juli). Den 30. juli passerte de Leikanger i Sogn (Morgenbladet 30. juli). Datteren Liv kom om bord i Balestrand der Nansen drev undersøkelser i fjorden sammen med Helland-Hansen (kombinert med litt ferie) og hun ble med *Veslemøy* til Bergen midt i august. Liv skrev i sin bok (Nansen Høyer 1955) om den fine ferietiden de hadde i Sogn. Nansen var i perlehumør. Propellen var delvis ødelagt og måtte repareres i Bergen. Derfra skrev Nansen den 20. august til sin tidligere hybelvert i Bergen Vilhelm Holdt, som han besøkte noe dager tidligere: "*Har vært*



Nansens tegning av Veslemøy i isen ved Svalbard i 1912. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

en tur hjemme på Lysaker, kom tilbake fredag kveld, skulde gåt til sjøs igår; men hadde så meget at greie med. Hvis veiret blir nogenlunde bra seiler jeg over til Shetland, men foreløpig har jeg en del at gjøre her i skjærgården”. Hovedhensikten med reisen til Lysaker var et kort møte med Sigrun Munthe som Nansen nå var dypt forelsket i.

Fra Bergen dro Veslemøy ut til yttersiden av Sotra og Glesvær og sannsynligvis derfra rett vestover til Lerwick på Shetland og tilbake. Nansen rakk å gå i land for å gjøre noen målinger av strandflater. I følge Stavanger Aftenblad (1. september) brukte de 26 timer på turen tilbake fra Shetland til Norskekysten. De gjenopptok undersøkelsene langs kysten ved Tysnes og Stord og fortsatte så langs kysten sørover. De var innom Stavanger den 1. september, dro fra Kristiansand den 4. september og avsluttet toktet i Langesund.

Den 1. januar 1912 skrev Nansen til Helland-Hansen og fortalte at han tenkte på å gjennomføre et tokt til Ishavet med Veslemøy den kommende sommeren, kanskje Jan Mayen og Grønlands østkyst om isforholdene var gunstige. Han var også interessert i å undersøke Danmarksstredet og områdene søndenfor om det ble anledning. Men det ble altså til et tokt til Spitsbergen sommeren 1912 med start fra Lysaker den 17. juni. Nansens sønn Kåre var med på hele turen, mens datteren Liv var med nordover langs Norskekysten til Hammerfest. Dette toktet er beskrevet i detalj i hans bok (Nansen 1920) og også av Mehlum (2016).

Nansens sønn, Åsmund, døde den 1. mars 1913. Det var selvfølgelig et hardt slag for ham å miste sin sønn, så det ble en trist vår. I brev til Roald Amundsen den 6. juni 1913 skrev Nansen: “Jeg reiser neppe til sjøs på havundersøkelser i år, tænker derimot på at ta imot

en indbydelse til at reise til Jenisei i begynnelsen av August, men vil neppe være længe borte”. Den 21. juni var han i Bergen og ombord på prøvetur med det nye forskningsfartøyet *Armauer Hansen* sammen med Helland-Hansen. Han var hjemme på Lysaker den 29. juni og skrev i dagboken: “Jeg driver om alene, kan ingenting få gjort, orker ikke å få tankene sammen, det er jo også likegyldig....”. Nansen dro fra Kristiania via Tromsø til Sibir den 2. august og var tilbake i Kristiania først den 4. november, så det ble ingen kort tur.

I 1914 dro Nansen og Helland-Hansen på tokt med *Armauer Hansen* fra Plymouth, via Lisboa og Madeira til Azorene og deretter nordover igjen til Rockall vest av Skottland. På denne turen var også sønnen Kåre med. Toktet startet 2. juni og siste oseanografiske stasjon ble tatt den 17. juli og fartøyet ankom Bergen den 21. juli. Nansen var tilbake i Kristiania den 23. juli.

Ved årsskiftet 1914–1915 ble *Veslemøy* solgt til kaptein Engevoldsen for 8000 kr. Han oppga til Nansen at han hadde en mulig kjøper til båten som drev trålfiske i Skagerak. Agderposten siterte Morgenbladet og meldte den 20. januar at Engevoldsen ville la Langesund Mekaniske Verksted demontere seil og rigg og bygge om *Veslemøy* til en kombinert passasjer- og godsrutebåt mellom Helegroa, Langesund, Porsgrunn og Skien.

Engevoldsen må ha ombestemt seg, for han la ut *Veslemøy* for salg igjen gjennom flere annonser i Handels- og sjøfartstidende sommeren 1915. I annonsen sto det at båten har vært benyttet som lystfartøy men at den vil være godt skikket som fraktfartøy eller fisketråler.

Veslemøy ble solgt videre, og i et oppslag i Morgenbladet den 1. mai 1916 sto det: “Professor Nansens forhenstående lystyacht “*Veslemøy*” grundstødte fredag aften ved Smietangen ved Langesund. “*Veslemøy*”, som nu eies av Hr. Auen, Heistad, og føres av Kaptein A. Gjerde, stod netop i Begrep med at avgaa til Vestjylland paa fiske”. Hans J. Auen var kjøpmann og hadde eierinteresser i flere skip. Men han ville tydeligvis ikke beholde *Veslemøy*, for like etter dette ble den igjen lagt ut for salg (Bergens Tidende 14. juni 1916). I Middagsavisen den 20. oktober 1916 kan vi lese at *Veslemøy* har vært ute og gjort forsøk med trålfiske. Det vart lite vellykket fordi båten hadde for liten motorkraft til å trekke trålen.

Nansen fikk neppe brukt *Veslemøy* så mye som fritidsbåt som han hadde forestilt seg. Men båten var til stor nytte for Nansens forskning, og mange av hans tekniske nyvinninger knyttet til nøyaktigere måling av strøm, temperatur og saltholdighet ble testet ut ombord.

Kilder

- Mehlum, F. 2016. Fridtjof Nansen på Svalbard i 1912. *Polarboken* 2015–2016: 50–63.
- Nansen, F. 1906. Methods for measuring direction and velocity of currents in the sea. *ICES Journal of Marine Science*. Vol. 1, Issue 34: 3–32.
- Nansen, F. 1920. *En ferd til Spitsbergen*. Jacob Dybwads Forlag. Kristiania.
- Nansen, F. 1922. The Strandflat and Isostasy. *Videnskapsselskapets Skrifter. I. Matematisk-Naturvitenskapelig klasse*. 1921. No. 11. Kristiania.
- Nansen, F. 1963. Brev III. 1906–1918. Universitetsforlaget.
- Nansen Høyer, L. 1955. *Nansen og verden*. J.W. Cappelens Forlag. Oslo.

Snøkrabben, straffansvar og norsk suverenitet

Av Rune Bård Hansen

Rune Bård Hansen er jurist og har jobbet som assisterende sysselmann på Svalbard i seks år. Tidligere har han vært førstestatsadvokat og leder av Økokrims arbeid mot miljøkriminalitet og politimester i Vestfold. Han er nå lagdommer i Agder lagmannsrett.

til adgang og opphold uansett formål og til uhindret å drive allslags virksomhet på like fot innen sjøfart, industri, bergverk og handel, samt i artikkel 7 vedrørende erverv, utnyttning og utøving av eiendomsrett.

Innledning

I 2017 ble et latvisk fiskefartøy oppbrakt av kystvakten for ulovlig fiske ved Svalbard. Saken endte i Høyesterett i 2019. Denne artikkelen gir en sammenfatning av saken.

Svalbardtraktatens prinsipp om ikke-diskriminering

I år feirer Svalbardtraktaten hundreårsjubileum. Fram til traktatens vedtakelse 9. februar 1920 var Svalbard ingen-mannsland (*terra nullius*). Svalbardtraktaten artikkel 1 gir Norge full og uinnskrenket suverenitet over øygruppen. Traktaten setter likevel visse vilkår for norsk myndighetsutøvelse, spesielt viktig er prinsippet om ikke-diskriminering mellom borgere av traktatnasjoner på en del områder, særlig av økonomisk eller næringsmessig art. Bestemmelser om ikke-diskriminering oppstilles i traktatens artikkel 2 første ledd om lik rett til fiske og jakt og i andre ledd som forutsetter ikke-diskriminering ved anvendelse av miljøvernregler; i artikkel 3 om lik rett

Twisten om traktatens anvendelse i havområdene

Det har i mange år stått strid om hvorvidt Svalbardtraktaten får anvendelse i havområdene rundt Svalbard. Norges standpunkt er at den ikke gjelder utenfor territorialgrensen på 12 nautiske mil, og at kontinentalsokkelen og 200 milsonen rundt Svalbard er undergitt norsk regulering uten begrensningene om likebehandling og beskatning som følger av traktaten. Flere land har protestert mot dette, og hevder at traktaten også må gjelde i havområdene og på kontinentalsokkelen rundt øygruppen. Jeg går ikke nærmere inn på dette i denne artikkelen, men hver gang Høyesterett behandler en svalbardsak der dette spørsmålet påberopes, øker forventningene om prinsipielle avklaringer fra vår øverste domstol. Etter snøkrabbedommen bør slike forventninger reduseres.

Rettslig regulering av snøkrabbefiske

Snøkrabbe er en forholdsvis ny art i nordområdene. Den ble første gang registrert i 1996, men har spredt seg raskt og også til



Fangst av snøkrabbe. (Foto: Ann Merete Hjelset, Havforskningsinstituttet).

farvannene rundt Svalbard. I en forskrift fra Nærings- og fiskeridepartementet av desember 2014, ble fangst av snøkrabbe forbudt. Forskriftens § 2 gir adgang til å gi dispensasjon fra forbudet til blant andre norske statsborgere eller personer likestilt med norske borgere. Overtredelse av forskriften er straffbart.

De straffbare forholdene og lagmannsrettens dom

Ved dom av 14. februar 2019 behandlet Høyesterett en straffesak der de tiltalte var et latvisk rederi og den russiske kapteinen på skipet *Senator*. Fartøyet hadde drevet fangst av snøkrabbe på Sentralbanken som ligger i 200 mils Fiskevernsonen rundt Svalbard og på

norsk kontinentalsokkel. Fartøyet ble oppbragt av Kystvakten 16. januar 2017 og rederiet og kapteinen siktet for ulovlig fangst. Det var ikke søkt om dispensasjon fra snøkrabbeforskriften. Hvis det ikke hadde vært for Svalbardtraktaten, ville dette vært en enkel straffesak. Rederiet og kapteinen gjorde gjeldende at de måtte frifinnes fordi likebehandlingsprinsippet i traktaten var brutt.

I lagmannsretten ble rederiet dømt for overtredelse av havressursloven og snøkrabbeforskriften til en bot på 150000 kroner, inndragning av 1 million kroner og 200000 kroner i saksomkostninger. Kapteinen ble dømt til en bot på 40000 kroner. Både rederi og kaptein anket lovanvendelsen under skyldspørsmålet til Høyesterett.

Høyesteretts avgrensing av anken

For Høyesterett hadde saken potensial til å reise viktige og rettslig uavklarte spørsmål om ressursutnyttelsen i nordområdene, ikke minst når det gjelder rett til utnyttelse av olje- og mineralressurser under havbunnen.

Da Høyesteretts ankeutvalg henviste straffesaken til behandling, ble temaet for behandlingen imidlertid uttrykkelig avgrenset med passusen:

“Spørsmålet om Svalbardtraktatens geografiske virkeområde utstår til det eventuelt blir behov for å ta stilling til det.”

Høyesterett avgrenset dermed saken mot det grunnleggende hovedspørsmålet om traktatens geografiske virkeområde. Dette har domstolen gjort også i tidligere saker med utspring fra Svalbard. Det er i overenstemmelse med hevdvunnen juridisk metode at domstolene vanligvis

ikke tar stilling til rettslige spørsmål før den aktuelle saken gjør det nødvendig. Høyesterett fant at snøkrabbesaken kunne løses uten at det var påkrevd å vekke den evig tilstedeværende “sovende bjørnen” i svalbardjussen.

Saken ble likevel ansett som så viktig at justitiarius besluttet at den skulle behandles i storkammer med 11 dommere og ikke i avdeling med 5 dommere. Storkammer benyttes blant annet der det kan være spørsmål om konflikt mellom norsk lovgivning og bestemmelser som Norge er bundet av i internasjonalt samarbeid.

Er snøkrabbe en sedentær art?

Det som gjenstod for Høyesterett å prøve, var for det første hvorvidt snøkrabben er en sedentær art. Det vil si om arten er avhengig av havbunnen for å bevege seg. Bare hvis dette er tilfellet, har Norge en eksklusiv rett til å utnytte snøkrabben etter Havrettskonvensjonen. De tiltalte anførte at krabben krabber over så store områder at de ikke kan anses som en sedentær art, og dessuten at krabben ikke alltid er i kontakt med havbunnen. Fra tid til annen kunne krabber for eksempel komme i skade for å ramle ned fra en stein. Høyesterett fant dette lite overbevisende og slår fast at krabben har “negativ oppdrift”. Deretter heter det:

“Det er ikke tvilsomt at krabben i all hovedsak vandrer på havbunnen. Krabbens evne til å klatre på steiner og teiner – og også på andre krabber – samt at den i korte perioder kan drive med vannmassene om den skulle skli ned fra steiner mv., endrer ikke det faktum at krabben



Domsavsigelse i snøkrabbesaken i Høyesteretts storkammer 14. febr. 2019. (Kilde: Høyesterett).

etter sin natur er avhengig av å være i konstant fysisk kontakt med havbunnen når den beveger seg.”

Snøkrabben var dermed solid plantet på havbunnen.

Straffbarhet

Var fangsten straffbar uavhengig av om snøkrabbeforskriften skulle stride mot Norges folkerettslige forpliktelser? (Med andre ord, selv om forskriften skulle stride mot Svalbardtraktaten?)

Etter å ha slått fast krabbens anatomiske tilkorktheter hva gjelder bevegelse i vann, går Høyesterett over til sakens annet hovedspørsmål, nemlig om de tiltalte må frifinnes fordi de, som utenlandske statsborgere, uansett ikke ville fått dispensasjon fra fangstforbudet. Rederiet hevdet at det strider mot Svalbardtraktaten at Norge i henhold til snøkrabbeforskriften kun gir dispensasjon til landets egne statsborgere.

Heller ikke her fikk rederiet gehør. Høyesterett parerte anførselen med følgende uttalelse:

“Avgjørende for at de tiltalte kan straffes,

er at likebehandlingsprinsippet i Svalbardtraktaten uansett ikke er brutt, fordi alle – også norske borgere og selskaper – kan straffes dersom de fangster snøkrabbe i området uten dispensasjon fra norske fiskerimyndigheter. Slik dispensasjon manglet de tiltalte”.

Høyesterett understreket at prinsippet om at ingen straffritt kan opptre som om tillatelse var gitt, er grunnleggende i et rettssamfunn og at dette prinsippet gjør seg gjeldende også på områder som reguleres av folkeretten. Andre stater og deres borgere må forholde seg til norske reguleringer. De kan ikke ensidig ta seg til rette selv om de skulle mene at reguleringene og håndhevelsen er i strid med traktaten.

Dette var en ikke overraskende, men likevel nyttig, klargjøring av rettsstillingen.

Høyesteretts dom var enstemmig på alle punkter.

Høyesteretts “oppskrift” for prøving av forskrifter.

Høyesterett påpekte at norske og utenlandske borgere, som etter avslag på søknad mener at en norsk forskrift er i strid med internasjonale forpliktelser, kan reise sivilt søksmål og at dette ikke fremstår som en urimelig løsning. Dersom borgeren eller selskapet vinner frem i søksmålet vil det kunne kreves erstatning for økonomisk tap og dekning av saksomkostninger.

Det blir interessant å se om et rederi vil forsøke denne fremgangsmåten neste gang problemstillingen blir aktuell. Jeg anser det som sikkert at vi får nye og liknende saker.

Hva er konsekvensene av snøkrabbedommen?

For de tiltalte innebærer resultatet at lagmannsrettens straffedom er endelig avgjort slik at bøter, inndragning og saksomkostninger må betales.

Det underliggende hovedspørsmålet, om Svalbardtraktatens geografiske anvendelse på kontinentalsokkelen og i Fiskevernsonen rundt Svalbard, er fremdeles uavklart. Enda en gang klarte Høyesterett å manøvrere seg unna dette stridsspørsmålet, som heller ikke egner seg for avklaring i Norges øverste domstol. Hvis Høyesterett skulle komme til en konklusjon i tråd med Norges offisielle standpunkt, vil det neppe påvirke andre staters avvikende synspunkter. I en slik sak vil Høyesteretts avgjørelse mangle internasjonal legitimitet.

Spørsmålet må få sin folkerettslige avgjørelse ved enighet mellom statene som har ratifisert traktaten, eller ved en folkerettslig bindende dom.

Kilder

Høyesteretts dom av 14. februar 2019 (HT-2019-282-S).

Pressemelding fra Høyesterett 14. februar 2019: ”Fangst av snøkrabbe på norsk kontinentalsokkel”.

Kjetil Kolsrud, Rett 24 14. februar 2019: ”Storkammeret parkerte snøkrabbene på bunnen”.

Geir Ulfstein og Morten Ruud, Juridika, ekspertkommentar 27. februar 2019: ”Kommentar til Høyesteretts dom om snøkrabbe”.

Livet på Ishavet:

«Den gang skutan va a trø og karan a stål; og ikkje omvændt som det e i dag»

Av Arnoldus Schytte Blix

Arnoldus Schytte Blix har vært professor i arktisk biologi ved Universitetet i Tromsø siden 1980. Han kom til Svalbard første gang i 1966 og har omfattende ekspedisjons-erfaring både fra Arktis og Antarktis.

I 1969 hadde jeg min første opplevelse av Ishavet som fangstmann på M/S *Fortuna* av Tromsø. Dette var en gammel treskute og skipperen, Charles Robertsen, hadde 70 turer på Ishavet bak seg (før i tiden var det vanlig å gjøre flere turer i en sesong) og alt gikk for seg på gammelmåten om bord.

Det første tegnet på dette var navigasjonen. Vi skulle tvers over Norskehavet

til iskanten ved Jan Mayen; en tredagers seilas. Dette er den såkalte Vesterisen hvor både klappmyss og grønlandssel samler seg i slutten av mars for å “kaste” unger og parre seg, og hvor nordmenn har drevet fangst i over hundre år. Vi hadde kompass som gav kurs og slepelogg som viste utseilt distanse. Om bord fantes også en sekstant som på klare dager skulle kunne ha gitt vår posisjon. Men, mens det er lett å bestemme breddegrad (fra solhøyden), må det mye tabell og regnearbeid til for å få en lengdegrad. Det var det ingen ombord som mestret. Men det gjorde ingenting for vi seilte bare mot vest til vi traff iskanten og svingte så



M/S Fortuna, her fastfrosset i isen med 17 mann ombord.



Fangstmann Blix i blod- og spekk-impregnert kjeledress.

nordover langs kanten til vi kom til 72. breddegrad hvor søket etter sel vanligvis begynner. Da gikk skipperen opp i tønna med kikkerten og kunne flere ganger bli der tre døgn i trekk. Den verste jobben ombord var, for oss unge, å klatre de 24 meterne i det slakke og nedisete vantet hver gang han forlangte en *kopp* kaffe. Noe slikt som en termos fantes ikke.

På overfarten var det kaldt og vi fikk storm og alvorlig ising som følge av at sjøsprøyten frøs når den traff båten. Da kan båten bli så topptung at den velter, og ikke bare ble begge vaktene tørnet ut for å banke is med store isklubber, men til og med kokken var med. Senere skjønte jeg at når kokken blir jaget på dekk, da er det tegn på litt krise.

Skipperen hadde lugar fremme i overbygget, mens resten av "offiserene" (to skyttere, maskinsjef og motormann, samt kokk) hadde tomannslugarer ak-

terut og spiste i messa i overbygget på dekk. Vi fangstmenn hadde ikke adgang til bysse eller messe og bodde og spiste i en 10-mannslugar i "ruffen" fremme i baugen. I denne lugaren skulle det dessuten tørkes votter og sure sokker, som sammen med den konstante lukten av solar fra ovnen og gammelt blod og spekk fra kjølvannet under dørken, gav stedet en ganske spesiell aroma. Dette



En god dag om bord i M/S Fortuna med det meste av mannskapet i arbeid på isen.



I aksjon med hakapiken.

ble ytterligere forsterket etter hvert da vi ikke hadde tilgang til ferskvann. Følgelig fikk ikke 10 mann vasket seg på 55 døgn, som var den tiden turen varte. Det eneste ferskvannet ombord kom fra breis som vi fant på drivisen og som i sin helhet gikk til kokken. Han laget to sorter mat: ferskt selkjøtt i forskjellige varianter og tørrfisk behandlet på forskjellige vis. Vi hadde poteter, men grønnsaker, annet enn løk, hadde vi ikke. Til frokost og kvelds var det brød bakt ombord. Hele dagen drakk vi kaffe fra en stor kjele som ble etterfylt med vann og kaffe fra morgen til kveld og som utover dagen ble ganske sterk!

I en 10-mannslugar er det bare køya (med forheng) som respekteres som privat areal. Til tross for at man nokså konstant hadde inntrykk av kraftig jordskjelv med øredøvende lyder når båten tok seg frem gjennom isen, var dette et hyggelig fristed etter endt vakt. Men om man hadde

overkøye var det bare et tre tommers plankelag som skilte mellom køye og dekk, og etter hvert som tettingen mellom dekksp plankene forsvant som følge av isens herjinger med båten, ble det lekkasjer. Da ble det hengt opp blikkbokser under dekket der det lakk som verst for å holde køyene rimelig tørre.

Sanitetstjenesten var også begrenset. Det eneste jeg så av medisiner, var isbjørngalle. Vår yngste fangstmann hadde, som eksempel, så sterk kjærlighets-sorg at han fikk magesmerter. Han fikk en flaske isbjørngalle av skipperen med ordre om å ta en spiseskje hver morgen. Han erklærte seg frisk etter to dager – antagelig fordi det smakte så jævlig. Isbjørngalle var tidligere en universal-medisin på Ishavet, som i gamle dager ble brukt mot alt fra gikt til hjemlengsel. Isbjørngalle (50% galle-saft/50% sprit) var i salg på Svaneapoteket i Tromsø så sent som tidlig på 70-tallet. Vi skjøt for øvrig en isbjørn (tre år før fredningen) og gallen har jeg fortsatt tatt vare på for bruk i påkommende tilfelle.

Når det var fangst, ble det arbeidet døgnet rundt uansett vær. Da var det full fart: ned en isete baugleider, avliving av sel på isen, fastgjøring av dyret til “selheisen” (som var en lang wire som via en blokk i riggen gikk til nokken på vinsjen på dekk), og så om bord igjen, opp hekkleideren, i like stor fart for å flå. Slik var det når ungene lå spredt og båten var i konstant bevegelse mellom flakene. Var det store forekomster av unger, et såkalt kast, ble det flådd på isen og store dunger av skinn heist om bord. Mest krevende var det imidlertid når voksendyrene lå tett og det ble skutt fra baugen og hele dyret ble tatt om bord for å holde jevn fremdrift

i isen. Da hopet fangsten seg opp og vi måtte flå 'for livet' på det sleipe dekket, mens båten kjempet seg frem gjennom isen. Om natten var det spyling og pre-kavering (oppbevaring) av skinn fra dagens fangst. Før i tiden ble skinnene spekket ombord, men etter Andre verdenskrig ble de lagt i tankene under dekk med spekket på. Spekket blir så fjernet maskinelt på land og så blir skinnen kvalitetsvurdert. Da får man vite hvor god man har vært til å flå!

Fangsten besto først og fremst av unger, kvitunger av grønlandssel og blueback av klappmyss, som ble avlivet på isen ved bruk av hakapik. Dette er i prinsippet en jernhakke i enden av et halvannen meter langt skaft av bjerk. Noen ganger lå ungene på så dårlig is at den ikke bar en mann. Da ble de skutt og så tatt om bord ved hjelp av en trøe. Det er en lang bambusstang med en stor størjekrok i enden.

Dessuten ble det tatt voksen grønlandssel og klappmyss. Disse ble skutt i hodet. Hunn og hann av grønlandssel er ganske like og veier i underkant av 150 kg, men for klappmyss er det store forskjeller. Hunnen er omtrent på størrelse med en grønlandssel, mens hannen den gang kunne veie opp til 400 kg. Den kalles hettakall fordi den kan blåse opp en hette på snuten når den blir opphisset og blir den ekstra sinna kan den blåse skilleveggen i nesen ut gjennom et av neseborene. Da er den farlig. Nu er fangsten og fangstmetodene nøyere regulert, men så sent som på 60-tallet var opptaksprøven for en ny fangstmann å gå opp til en stor hettakall på isen og drepe den med hakapik. Det var ganske spesielt.

Kaldt kunne det også være å være fangstmann; spesielt når det var få dyr

og man ble sendt flere kilometer bortover isen for å hente dyr og falt i sjøen som holdt minus én grad. Det var bare å vri opp klærne ute på isen og starte på nytt. Gå om bord var det ikke snakk om. Da var det godt å ha ullklær fra innerst til ytterst. Vesterisen er forøvrig et av de få stedene i verden hvor man kan oppleve minus 20 grader i kombinasjon med stiv kuling og 100 % fuktighet.

Efter få dagers intens fangst frøs vi fast tre nautiske mil inne i isen. Det var ikke bra; ikke blir det da særlig med fangst og det kan føre til skruing og forlis. Man prøver da å sprengte båten løs! Fremgangsmåten er å binde to gubber dynamitt i enden av en bambusstang, tenne luntene, stå og holde stangen i posisjon slik at eksplosjonen ikke skader båten og vente på smellet. Samtidig svinger man en last fra side til side med lastebommen for å rugge på båten og har full fart i maskinen. Nedsiden er at svære isstykker fløy himmelhøyt og da var det å løpe for livet for å unngå å få i isen i hodet når den kom ned igjen. Slik hold vi på i 3 døgn og løs kom vi! *M/S Signalhorn* lå fast like innenfor oss, men hadde ikke dynamitt. Den kom løs i nærheten av Island en måned senere.

En time på hver (fire-timers) vakt var det rortørn. Da sto vi alene på broen og styrte med det store rattet og kontrollerte både turtall og reversering av motoren. Slalåmkjøringen i ganske stor fart mellom flak som var større og mange ganger tynne enn båten og å beregne stopp ved flak med sel, var særskrevende. Jeg husker en gang jeg kjørte på et stort flak i så stor fart at halve båten lå tørr. Slike stopp førte til at skipperen fikk kikkerten "langt inn i haue" med to spektakulære blåveiser til følge. Det skapte dårlig stemning. Men

stort sett var det moro!

Det var det også da vi kom til Tromsø etter avsluttet fangst. Da lå vi en uke og ventet på leveringen av fangsten. Den tiden tilbragte vi på Ølhallen. Der var det stemning! Lokalet var fylt til lastemerket av mannskap fra flere båter som også lå på vent; de fleste med arbeidsantrekk og

kasjettlue på. Flere gamle ishavsgaster og overvintre, som blant andre Henry Rudi, kom for å høre nytt fra Ishavet og bidro også til mangfoldet med gamle skrøner. Regelen var at du kunne drikke så mye du ville og rope så høyt du kunne, men om du sang var du full og ble hevet ut!



14-dager gammel kvitunge.



Nyfødt blueback.



Grønlandssel.



Klapphyss hann (hettakall).



Ekstra sinna hettakall.

Baskisk hvalfangst i Labrador, Canada – Forløper for Svalbards tidlige oljeboom

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.

I fortellingene om Svalbards hvalfangst-historie på tidlig 1600-tallet heter det at de engelske og nederlandske hvalfangerne hyrte med seg baskere som allerede kunne dette farefulle yrket. Det kan synes rart at folk fra det mer sørlige Europa skulle være eksperter på hvalfangst i Arktis, men baskerne hadde opparbeidet erfaringen over lang tid både hjemme og langt borte – ved kysten av Labrador i Canada. Det var her de utviklet metodene for den etterfølgende arktiske hvalfangstperioden helt oppe under iskanten ved Svalbard og Jan Mayen.

Det begynte med baskerne

Baskere tilhører en gammel kultur som eksisterte allerede før romerne etablerte sitt rike utenfor Italias grenser (dvs. fra ca. 240 BC – ca. 400 AD). Deres tradisjonelle område strekker seg over begge sider av de vestligste Pyreneene, i både Spania og Frankrike, og deres språk og øvrige kultur er helt separat fra alle andres¹.

1. Opplysninger fra Store norske leksikon <https://>

I tidligere tider var den nordatlantiske retthvalen nordkaper (*Eubalaena glacialis*) vanlig i Biscayerbukten – utenfor Baskerland – og baskerne begynte tidlig å utnytte hvaler som strandet langs deres kyster. På 1100-tallet var dette blitt en organisert beskjeftigelse som resulterte i at minst seks baskerbyer fikk hvalen som del av deres byvåpen. Frem til 1500-tallet var baskerne så godt som alene i Europa om større, kommersiell hvalfangst, selv om en viss fangst hadde vært drevet i lang tid på Island, Færøyene og i Norge. Hvalfangstterminologien fikk følgelig permanent innslag av baskiske ord, med *arpoi* (harpun) som et fremstående eksempel².

Ekspansjon over Atlanterhavet³

Den geografiske oppdagelseshistorien er i stor grad avhengig av hvem som skriver den og hvor den skrives. Stort sett ble de opprinnelige beboerne i et område (urfolk) helt oversett når europeisk historie ble skrevet. John Cabots (italiensk: Giovanni Caboto) oppdagelse av Newfoundland i 1497 står ofte som ‘den første’, men i så fall tas det hensyn hverken til den lille og kortvarige norrøne kolonien

snl.no/baskere.

2. Opplysninger fra <https://nabasque.eus/whaling.html>.

3. Resten av artikkelen baserer seg på min personlige befatning med UNESCO-nominasjonen av ‘Red Bay Basque Whaling Station’ og tilhørende dokumenter.

omkring L'Anse aux Meadows på Newfoundland's nordkyst eller til synlige rester etter menneskelig aktivitet (bålplass, en sti og enkelte redskaper) som Cabots ekspedisjon observerte. Imidlertid gjorde Cabots reise de store fiskebankene ved Newfoundland kjent i Europa og baskerne var blant de europeiske fiskerne som dro over Atlanterhavet for å utnytte denne skattkisten av blant annet torsk.

Det nordlige Newfoundland og fastlandet innenfor – Sørøst-Labrador – har et nordlig maritimt og til dels sub-arktisk klima og store isfjell driver langs Belle Isle-stredet med Labradorstrømmen. Stredet, som skiller Newfoundland fra fastlandet, hadde i mange tusen år tiltrukket folk – paleoindianer- og paleoeskimokulturer – til området grunnet dets rike maritime liv og europeerne møtte forfedre til dagens innu da de ankom området. Innu, som er av urfolkopprinnelse i Labrador, bor fremdeles i regionen.

Det var i første omgang torsk som trakk baskiske fiskere over storhavet, men en del av dem var også utstyrt for å fangste hval, og det ble snart klart at det var dette de heller skulle satse på. Det var nordkaperen og grønlandshvalen (*Balaena mysticetus*) som viste seg der når de migrerte i stort antall gjennom Belle Isle-stredet, nordkaperen om sommeren og grønlandshvalen senere på året. I vår nåtid, når det føres opphetede diskusjoner om produksjon av energi, er det interessant å tenke på at hvalolje var den første energikilden noensinne som ble kommersielt produsert for belysningsformål og hvaler er de eneste dyr som er blitt drept for å brukes til stor-skalaproduksjon av den energien, selv om flere selarter både i Arktis og Antarktis er

blitt utnyttet i mindre grad til det samme.

På den tiden da baskerne produserte store mengder hvalolje i Labrador var oljen i bruk som lyskilde i Europa i kirker, boliger, offentlige bygninger og gater. Baskere hadde allerede på 1200- og 1300-tallet etablert markeder for oljen i Europa og ekspansjonen til nye fangstfelt var et resultat av forespørselen. Det tok mer enn 300 år etter at hvalfangsten begynte ved Labrador før petroleum ble oppdaget som en ny, alternativ kilde for produksjon av energi til lys. Hvaloljen fikk også andre bruksområder, ikke minst til smøring av alle de nye maskinene som kom med den industrielle revolusjonen på slutten av 1700-tallet. Tekstilindustrien og produksjon av maling, lakk, kosmetikk, parfymer og såpe var andre anvendelsesområder.

Baskernes metode for hvalfangst både i Biscayabukten og i Belle Isle-stredet var å jakte på de saktessvømmende retthvalene i åpne båter ut fra kysten. Døde retthvaler flyter (noe som også betegner at de var den ”rette” typen å jakte på) og etter at hvalene var blitt drept med lanser kunne de taues tilbake til landstasjonene for utkoking av oljen fra spekket. Selve flensingen – å skille spekklaget fra kroppen – ble gjort i sjøen, ved siden av skipene, eller eventuelt på egnede strender. Det var imidlertid lettere å snu hvalkroppen i sjøen. Det var denne produksjonsmetoden som ble overført til nederlendere og engelskmenn på Svalbard, for eksempel i området rundt Smeerenburg (Spekkbyen) ved Nordvest-Spitsbergen.



Red Bays geografiske posisjon, på 51°43' N. (Kartgrunnlag: Google Earth).

Hvalfangst ved Belle Isle-stredet

På 1540-tallet var baskisk fangst av nordkaper vel etablert i området med minst 12 landstasjoner langs Labrador-siden av streket. Området kalt Red Bay huset det

som i dag er det største og mest komplette anlegget. Skipene dro fra Baskerland i april/mai og var tilbake i september/oktober. Mannskapet fikk betaling etter resultat (lott). Mye proviant ble tatt med, men fisk, vilt og bær ble lagt til kosten mens mennene var i Labrador. Allerede 20–30 år senere begynte det å bli færre hvaler å høste – et typisk eksempel på overbeskatning av ressurser. Men de hvalfangerne som utvidet sesongen i håp om å få tak i flere nordkaper oppdaget at en ny hvaltype – grønlandshvalen – migrerte sørover gjennom streket senere på høsten og et nytt oppsving kunne starte med sesongen utvidet til høst-tidlig vinter. Denne endringen hadde værmessige ulemper etter som vintervær kunne sette inn før skipene dro hjemover. Is dannet



Oversikt over Red Bay mot øst. Dagens bosetting til venstre i bakgrunnen og Saddle Island til høyre. Det finnes kulturminner etter hvalfangsten i hele området, men med størst konsentrasjon på Saddle Island. Bildet er tatt i 2012. (Foto: Susan Barr).



Rester etter en trippelovn for koking av spekk fotografert i 2012. Kokeriene i Red Bay var mindre, men flere enn dem som senere ble etablert på Svalbard. Der var enkle eller doble ovner vanligst, dog finnes det fundamenter etter i hvert fall én trippelovn på Svalbard. Fundamentene ble bygget opp av stein for å støtte jerngrytene hvor spekket ble omgjort til olje i kokende vann. Treplattning for besøkende og informasjonsskilt ses i venstre kant. (Foto: Susan Barr).

seg i buktene og langs kysten i desember/ januar, men det kunne også skje tidligere. Det hendte da at skip ble fanget og overvintring ble resultatet for mannskapet. Det skal ha vært hundrevis av menn som

døde under slike uventede overvintringer⁴. Da større mengder hvaler ble oppdaget ved Svalbard tidlig på 1600-tallet ble interessen for Labrador-området sterkt redusert. Siste sesongen i Red Bay som er dokumentert var 1603, men det var kanskje bare ett skip som deltok da.

Red Bay hvalfangststasjon

Red Bay er oppkalt etter de røde bergartene i området og både arkivmateriale i Spania og kulturminnene vi ser i dag i Red Bay viser at den nok var den største og viktigste av hvalfangststasjonene i området. Kilder forteller at den var vel etablert i 1554 og hadde antagelig vært i bruk i ca. 20 år allerede da. I toppårene på 1560–70-tallet var omkring 12 skip med til sammen ca. 1000 mann i virksomhet hver sesong. Det var etablert minst 11 ulike kokerier i bukten.

4. Informasjon fra dokumentasjon i forbindelse med søknad for Verdensarvstatus (se under om dette).



Original sjalupp i Red Bay National Historic Site of Canada. (Foto: Susan Barr).



Modell i informasjonssenteret som viser hvordan et spekk-kokeri sannsynligvis så ut. Dynger med røde takstein ligger fremdeles i området. (Foto: Susan Barr).

Når en ser på landskapet omkring bukten er det tydelig hvor godt egnet det var for denne aktiviteten. Det var beskyttet, hadde gode utsiktspunkter, ofte dypvann inntil strender og fine flater hvor spekkovner og annen infrastruktur relatert til næringen kunne etableres.

Kulturminner fra denne aktiviteten på 1500-tallet finnes nå over hele området: spekkovner hvor spekket ble omgjort i kokende vann til olje, fundamenter etter tønneverksteder, rester etter midlertidige sommerboliger, hauger med hvalbein og røde takstein, og et gravsted for så mange som 135 hvalfangere. Gravene var laget både for én avdød og for flere sammen. I tillegg er hele sjøområdet i Red Bay også en skattkiste av arkeologiske funn etter den baskiske aktiviteten. Ikke minst er hvalfangstskipet *San Juan* et prakt eksempel av funnene som er gjort der. *San Juan* er godt dokumentert i arkivmateriale som inkluderer forsikringskrav etter at skipet ble slengt mot land under en sterk storm

og sank i 1565. Vraket ble funnet i 1978 og over åtte feltsesonger ble det gjennomført omfattende undervannsarkeologi og arkivforskning. Til sammen utgjorde resultatene både en svær dokumentasjon av vraket og artefaktene assosiert med det, og også store mengder detaljer som er utledet fra materialet omkring hele hvalfangstaktiviteten som skipet var en del av. Det inkluderer innsikt i livet til mennene som deltok i aktiviteten.

Andre større og mindre skip og båter er også funnet og dokumentert, inkludert det mest komplette eksemplaret av en 1500-talls sjalupp som noen gang er funnet – en av de originale åtte meter lange hvalbåtene som ble brukt til å jage og drepe hvalene.

Verdensarv

Red Bay Basque Whaling Station ble i 2013 oppført på UNESCOs liste over Verdensarv, blant annet under kriteri-

um (iii) som sier at kulturminnet eller -miljøet som nomineres skal⁵: *”bear a unique or at least exceptional testimony to a cultural tradition or to a civilization which is living or which has disappeared”*; [være et unikt eller i det minste eksepsjonelt vitnesbyrd om en kulturell tradisjon eller en sivilisasjon som lever eller har forsvunnet].

For Red Bays del ble det fremført at *”[Det] er et enestående eksempel på hvalfangsttradisjonen etablert av baskerne på 1500-tallet for produksjon av olje som ble fraktet for salg i Europa. Når det gjelder mangfoldet av arkeologiske rester, er dette den mest omfattende, best bevarte og mest helhetlig hvalfangststasjonen av denne typen”*.

Det er en lang og omfattende prosess som kan lede frem til oppføring på UNESCOs Verdensarvliste og dette er en status som mange lokale samfunn ønsker seg. UNESCOs hensikt er å sikre kulturminner (eventuelt naturområder) som regnes som internasjonalt viktige for senere generasjoner. Det er imidlertid også viktig for mange lokale samfunn å få denne statusen siden de regner da med større inntekter fra turisme til sitt område og sitt kulturminne.

Det er myndighetene i landet som kan fremme en nominasjon til UNESCO og den skal være en omfattende dokumentasjon av kulturminnet eller -miljøet som

ønskes oppført på Listen, samt av planene for profesjonell og bærekraftig forvaltning av objektet i fremtiden. Nominasjon skal nødvendigvis ha størst mulig støtte i lokalbefolkningen.

Min erfaring under nominasjonsprosessen for Red Bay baskisk hvalfangststasjon var at hele samfunnet på ca. 260 personer var engasjert i saken, ikke minst barna på den lokale skolen som var godt informert om betydningen av ‘sine’ lokale kulturminner. De forskjellige kulturminnene i terrenget var markert med informative skilt og en grei sti ledet besøkende rundt i området slik at kulturminnene var lette å få oversikt over samtidig som de var skånet for tråkk.

Et museum og informasjonssenter i bebyggelsen viser frem gjenstander og modeller, samt gir en grei oversikt over historien og de arkeologiske funnene. Som nevnt over er det slik med mange nominasjoner til Verdensarvlisten at det ligger økonomiske forhåpninger bak, i tillegg til ønsket om å bevare og vise frem enestående kulturminner og -miljøer. Red Bay er et lite sted utenfor allfarvei og innbyggerne håper å kunne opprettholde livsgrunnlaget for seg og sine barn inn i fremtiden blant annet ved hjelp av økt cruiseturisme. Sammenlignet med det en kan se på Svalbard av rester etter de historiske hvalfangststasjonene vil jeg mene at Red Bay er vel verdt sin status som verdensarvobjekt.

5. <http://unesco.no/wp-content/uploads/2012/12/UNESCOs-konvensjon-av-1972-om-vern-av-verdens-kultur-og-naturarv1.pdf>

Adelsmann i isødet – om Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi

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. Han er for tiden bosatt i Roma.

Italiensk polaraktivitet er for de fleste nordmenn knyttet til Umberto Nobiles ekspedisjon sammen med Roald Amundsen og Lincoln Ellsworth med luftskipet *Norge* over Nordpolen i 1926, og Nobiles ferd med luftskipet *Italia* i 1928 samt redningsekspedisjonen etter denne, da Roald Amundsen og mannskapet ombord på den franske flybåten *Latham*, omkom.

Men *Italia* har også andre polarhelter. Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi, Umberto Cagni og Francesco Querini deltok alle på *Stella Polare*-ekspedisjonen i 1899/1900 der sistnevnte og to andre deltakere omkom. Ekspedisjonen nådde 86° 34' N, lenger nord enn noen andre før dem, Nansen inkludert. Luigi Amadeo ledet også flere klatreekspedisjoner til ulike deler av verden, både i Europa, Nord-Amerika, Asia og Afrika.

Min interesse for temaet ovenfor ble vekket under fornyet lesning av boka *“Into the Ice. The History of Norway and the Polar Regions”*. Her kom jeg over en illustrasjon som viste et fransk postkort fra 1900 med flere av datidens polarhelter (Walter Wellman, Frederick Jackson, Otto Sverdrup, Fridtjof Nansen, Hjalmar Johansen, Oscar Dickson og Adolf Erik Nordenskiöld) og så – Abruzzi.

Alle de andre var kjente navn, men Abruzzi – hvem og hva var nå det? Den italienske regionen Abruzzi og fjellområdet og nasjonalparken av samme navn var kjent nok, men hva hadde navnet med polaregnene å gjøre? Litt leting på nettet ga rikelig informasjon, selv om Google Translate fra italiensk til norsk kan gi de merkeligste kombinasjoner og løsninger. Heldigvis kan denne informasjonen også vurderes opp mot skriftlige kilder som er nevnt i referanselisten nederst i denne artikkelen. Etter hvert fremsto et klarere bilde av dette viktige kapittel i italiensk polarhistorie og av datidens italienske polarhelter, ikke minst av Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi og hans brokete karriere og livshistorie.

Hvem var Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi?

Luigi Amadeo Giuseppe Maria Ferdinando Francesco var hertug av Abruzzi og prins av Savoia. Han var nær slektning av de italienske kongene; sønnesønn av Viktor Emmanuel II (konge 1861–1878), nevø av Umberto I (konge 1878–1900), fetter av Viktor Emmanuel III (konge 1900–1946). Luigi Amadeo var født i Madrid i 1873 som sønn av hertug Amadeo av Savoia og hans første kone, den italienske prinsesse Maria Vittoria dal Pozzo della Cisterna. Faren var en kort stund konge av Spania under navnet Amadeo I. Kort tid etter Luigi Amadeos

fødsel, abdiserte faren. Luigi Amadeo var medlem av Huset Savoia, godt kjent i Europa siden 1200-tallet. Han overtok tittelen som hertug av Abruzzi ved farens død.

Familien slo seg ned i Cisterna-palasset i Torino. Da Luigi Amadeo var 3 ½ år døde moren. Bare 11 år gammel begynte han som kadett på marineakademiet i Livorno og ble 16 år gammel utnevnt til fenrik. To år etter ble han løytnant i marinen.

Luigi Amadeo var ikke bare hertug og prins, men også oppdagelsesreisende, fjellklatrer, kartograf, polarpioner, offiser og koloniadministrator. Han er blitt betegnet som en av sin tids største alpinister og en oppdagelsesreisende med eksepsjonelle kvaliteter: han var både sjenert, spartansk, uavhengig, uredt, litt melankolsk og en mann som unngikk det sosiale livet. Hertugen legemliggjorde på mange måter den aristokratiske polarforsker og oppdagelsesreisende. I Italia er han betegnet som både den romantiske alpinist “alpinisto romantico”, utforskerprinsen, “the gentleman explorer” og “fetter av ensomheten”. Han døde i en landsby som nå heter Jowhar i Somalia, daværende Italiensk Somaliland i 1933, og ble etter eget ønske gravlagt der ved Shebelle-elas bredder og ikke i Savoia-familiens gravkapell i Superga-basilikaen i Torino.

Sjøoffiser, fjellklatrer og oppdagelsesreisende

Hertugen av Abruzzi var utdannet sjøoffiser i samsvar med familiens tradisjoner og hadde også stor interesse for forskning og vitenskap. I tillegg hadde han even-



Luigi Amadeo, hertug av Abruzzi og prins av Savoia. (Kilde: di Savoia 1902, faksimile-utgave 2014).

tyrlyst og utferdstrang i blodet. Samtidig med sjøkarrieren utviklet Luigi Amadeo en lidenskap for fjellet.

Luigi Amadeo begynte sin klatrekarriere i 1892 i de italienske alper og besteg også Mont Blanc, Matterhorn og Monte Rosa. Som sekstenåring hadde han sin første sjøreise utenlands. I årene 1893 til 1896 reiste han to ganger verden rundt, bl.a. til Eritrea, som den gang var i italiensk besittelse og til Vancouver i Canada. Han oppholdt seg også en måned i 1893 i Mogadishu i Italiensk Somaliland på militært oppdrag om bord på kanonbåten *Volturno*. Militæraksjonen tok sikte på å slå ned opptøyer rettet mot det italienske koloniregimet og kontrollere havna i Mogadishu.

Under verdensomseilingene hadde Luigi Amadeo selskap av blant andre



Barken Jason fotografert i 1893. Hertugen kjøpte skipet i 1899 og ga det navnet Stella Polare. (Kilde: Hvalfangstmuseets fotosamling).

offiseren Umberto Cagni, hans eventyrkompis i påfølgende ekspedisjoner og nestkommanderende under den senere Stella Polare-ekspedisjonen.

Den 31. juli 1897 foretok hertugen førstebestigning av den 5489 meter høye Mount Saint Elias i Yukon på grensen mellom Alaska og Canada. Fjellet, som også bærer navnet Boundary Peak 186, er pyramideformet og svært bratt. Den andre oppstigningen av toppen fant først sted i 1946. Fra toppen av Mount Saint Elias navnga hertugen Mount Lucana, som han så på lang avstand. Dette fjellet er med sine 5226 meter Canadas tredje høyeste fjell og ble først besteget i 1937.

Nordpolekspedisjonen 1899–1900

I 1899 organiserte Luigi Amadeo en ekspedisjon mot Nordpolen. Han var da 26

år. Etter å ha studert Nansens Fram-ferd 1893–1896 bestemte Luigi Amadeo seg for å forsøke et framstøt via Frans Josef land.

Hensikten med ekspedisjonen var å forsøke å nå Nordpolen. Først skulle de seile til Frans Josef land så langt som mulig nordover og derfra foreta framstøtet mot polpunktet med hundespann. Sledeekspedisjonen skulle begynne så snart mørketiden var over.

Våren 1899 kom hertugen til Kristiania med ti italienske følgesvenner. Han hadde kjøpt hvalfangstskuta *Jason* blant de skutene som var til salgs på dette tidspunktet. Prisen var ca. 108,000 kroner etter den tids kroneverdi (7,8 millioner i dag). I ominnredet stand kom fartøyet på ca. 240,000 kroner (i dag 17,4 mill.) . Dertil kom utstyr og proviant, instrumenter, medisiner med mer for ca. 440,000 kroner (i dag

31,8 mill.). Mye av polarutstyret (klær, soveposer, redningsutstyr) ble levert av Drammens-firmaet W.C. Møller. Total kostet ekspedisjonen 690,000 kroner (i dag 50 mill.), herav 10,000 kroner for kjøp av trekkhundene. Skuta ble etter eierskiftet omdøpt til *Stella Polare* (Nordstjernen). Skuta ble sendt til Colin Archer i Larvik for nødvendig overhaling og ominnredning for å gjøre den mest mulig skikket som ekspedisjonsfartøy. Etter utvidelsen hadde fartøyet en lastevne på 570 tonn.

Jason var en 45 meter lang treskute som var bygget på Framnæs Mekaniske Verksted i Sandefjord i 1881 for verkseier Christen Christensen i Sandefjord. Skipet hadde vært benyttet til ishavsfangst, men hadde også blitt benyttet til å sette Fridtjof Nansen og hans kamerater på land på Øst-Grønland i 1888. I 1892–1894 dro fartøyet på to tokt til Sørishavet med C.A. Larsen som kaptein på jakt etter sel og hval og som forskningsskip for å fremskaffe opplysninger om forekomsten av hval og fangstforholdene i Antarktis. Observasjonene fra ekspedisjonene ledet bl.a. til at C.A. Larsen etablerte hvalfangststasjonen Grytviken på Sør-Georgia.

Skipet var rigget som en bark, men hadde også en liten dampkjelemotor som ga en fart på sju knop. *Jason* var ikke bygget som en “rundbunnet” skute, som skruisen ikke skulle kunne få tak i. Men det var heller ikke nødvendig etter hertugens mening, da hensikten ikke var å seile dypt inn i isen. I traktene omkring øygruppen mente han det ville være mulig å få assistanse fra en eller annen av de mange selfangerne i området hvis ulykken skulle være ute og *Stella Polare* forlise.

Den 12. juni 1899 kl.11 på formiddagen seilte skuta fra Kristiania med kurs for Arkhangelsk, hvor den ankom 30. juni. Ekspedisjonen hadde 20 medlemmer, herav 11 italienske og ni norske. De italienske marineoffiserene var kaptein Umberto Cagni (36 år), løytnant Francesco Querini (36 år) og ekspedisjonens lege Pietro Achille Cavalli Molinelli (33 år). Blant de øvrige italienske deltakerne var fire fjellførere fra Aostadalen: Cipriano Savoie (30 år) fra landsbyen Pre Saint Didier og Felice Ollier (30 år), Giuseppe Petigax (38 år) og Alessio Fenoillet (37 år) fra Courmayeur. Fartøyet norske skipsfører var Carl Julius Evensen (47 år) fra Sandefjord. Blant det norske mannskapet var førstestyrer Henry Alfred Støkken (24 år) fra Sandefjord, annenstyrer Anton Torgrimsen (30 år) fra Larvik og annenstyrer Andreas Andresen (28 år) fra Sandefjord.

Hertugen ledet selv ekspedisjonen, som han hadde planlagt og bekostet av egne midler. Nestkommanderende var kaptein Umberto Cagni. Ombord var det også 104 sledehunder og ti sleder. Angivelig skuffet hundene stort da de ble bragt om bord i Arkhangelsk, men inntrykket av hundene bedret seg underveis under seilasen nordover. Skipet medbragte forsyninger for fire år.

Hertugen hadde etter eget utsagn fått all den assistanse han kunne ønske seg i Norge. Først og fremst fra Fridtjof Nansen, som bidro med gode råd og veiledning om blant annet påkledning og utstyr, om hundekjøring og seiling i islagte farvann. Som gave fikk hertugen to hunder som var født om bord på *Fram*. Ifølge Hertugen deltok Nansen så aktivt i forberedelsene at man skulle tro at det

var snakk om hans egen ekspedisjon. Fra kong Oscar II mottok ekspedisjonen et lykkeønskingstelegram. Flere sendte blomster.

I Arkhangelsk ble hertugen og hans mannskap høytidelig mottatt av guvernør Alexander P. Engelhardt. Samme dag ble hertugen invitert til å møte lokale myndigheter og byens utenlandske diplomater. Ekspedisjonen ble ønsket velkommen som en viktig sosial begivenhet.

Stella Polare forlot Arkhangelsk 13. juli 1899 med det italienske og norske flagget i mastetoppen. 27 dager etter avreisen fra Arkhangelsk nådde skuta Frans Josef land. De seilte litt nord for Rudolføya og ekspedisjonens leder kunne selv slå fast at det ikke var land mot nord. De returnerte til Teplitzbukta på 81° 48' N hvor de overvintret.

Vinterkvarteret ble gjort ferdig og proviantlagre og hundehus ble satt opp på land, litt inn for der skuta lå godt fortøyd. Overvintringen var planlagt å være på skipet. Det varte imidlertid ikke lenge før isen begynte å bli sjenerende og nærgående mot fartøyet. *Stella Polare* fikk vanskeligheter med å holde seg på rett kjøl. Fartøyet ble sittende fast i isen og sto i fare for å bli knust og synke. Det knaket i sammenføyingene og isen la seg helt inntil stavnen. Maskinrommet kom under vann og mannskapet hadde sin fulle hyre med å pumpe og redde det som reddes kunne. Det satte inn med orkanaktig vintervær med streng kulde, så selv hundene til tider hadde vanskeligheter med å kjempe mot naturkreftene. Mannskapet ble tvunget til å evakuere skuta i all hast for å sikre materialer for å bygge et overnattingssted, som ble to telt som var satt sammen. Så bedret været seg

noe igjen og vinteren gikk med skiftende dager.

Dagslyset forsvant rundt 20. november med nordlyset, månen og stjernene som de eneste lyskildene ute. Først 8. februar ble det lyst nok til at stjernene ikke lenger kunne ses midt på dagen. Det ble kaldere og temperaturen sank til -53 grader. Menene begynte etter hvert å forberede seg med trening og planlegging av sledeturen. Nye hunder skulle læres opp, mange av de gamle hadde dødd under overvintringen. 20. februar 1900 gikk starten. Tre sledepartier sto klare, hver med tre menn og med hertugen som ekspedisjonsleder. Bare italienere ble valgt til å være med. Dette var et brudd på mønstringsavtalen til førstemaskinist Støkken, som hadde tatt uttrykkelig forbehold om at han skulle være med i et fremstøt mot Polen.

Etter få dager returnerte de tre sledepartiene grunnet sterk kulde og at flere ting i utstyret sviktet. Hertugen forfrøs venstre hånd, slik at ytterste ledd av to fingre måtte amputeres. Han var dermed ikke i stand til å lede en ny sledeferd mot Nordpolen. Kaptein Cagni overtok kommandoen.

Neste forsøk begynte 11. mars 1900. På ny ble mennene fordelt på tre partier som startet samtidig med sleder og hunder, mat og materiell. Kaptein Cagni ønsket å ha en ekstra mann med. Støkken ble valgt, både fordi han var dyktig og av hensyn til hans sterke ønske om å bli med på sledeferden. Det var nå i alt ti mann med 13 sleder, kajaker og 104 hunder. To av gruppene skulle legge ut depoter på veien, mens den siste gruppen skulle søke å nå selve polpunktet. De hadde med seg utstyr og mat for en tre måneders marsj. Førstelaget (Querini, Ollier og Støkken)



Overvintringsleiren i Teplitzbukta. Skipet ligger delvis veltet i isen bak i bildet. Teltet er synlig i midten, mens hundeburene ses ytterst til høyre i bildet. I forgrunnen ligger mye stein. (Kilde: di Savoia 1902, faksimileutgave 2014).

regnet med å være underveis i 12 dager. Cagni begrunnet sammensetningen av førstelaget med at Querini var lite utholdende, Ollier hadde forfrysningsskader i ansiktet og Støkken var norsk. (Det var ikke ønskelig å ha med en nordmann til Nordpolen. Det skulle bare være italienerer når det italienske flagget ble heist). Teamet hadde med seg seks gode hunder og fire av de dårligste, en slede og en kajakk. Førstelaget slet seg nordover til 23. mars, da de snudde og begynte tilbakeferden. Andrelaget (Molinelli, båtsmann Giacomo Cardenti og Savoie), som skulle være ute i 24 dager, gikk nordover til 31. mars og la ut depotet før de begynte på tilbaketuren etter avskjed med tredjelaget med Umberto Cagni, matros Simone Canepa og alpeguidene Petigax

og Feniollet. De skulle etter planen være ute i 36 dager. Andrelaget kom tilbake til leiren 18. april i god behold.

Tredjelaget slet seg videre nordover med store vanskeligheter til det nådde et punkt 381 km fra Nordpolen. Her, på 86° 33' 49" N møtte ekspedisjonen 25. april 1900 i 35 graders kulde en mektig barriere av skrugarder som strakte seg fra øst til vest. Det var snakk om svære isblokker som var presset opp. Bak disse igjen lå nye skrugarder som syntes uovervinnelige. Med det utstyret som tredjeteamet hadde til rådighet var veien videre nordover stengt. Med primitive rekognoseringsinstrumenter, fare for amputasjoner p.g.a. forfrysninger og bare de nødvendige forsyninger valgte Cagni og hans følgesvenner å snu. Da hadde

de nådd den nordligste breddegrad som noen på dette tidspunkt hadde nådd. De hadde slått Nansens og Johansens fem år gamle rekord på 86° 14' N. Tre forseglede beholdere med angivelse av lengde- og breddegrad ble lagt ned.

Og så begynte vendereisen med proviant for bare 30 dager, fire sleder og 34 hunder. Bare sju hunder kom tilbake. Mennene måtte etterlate nesten alt utstyr og dele ett telt. Først 25. juni var de tilbake, 12 dager etter deres antatte "overlevelsesfrist". De hadde tilbakelagt 1400 km på 104 dager i pakkisen. Cagni og hans kamerater var sterkt medtatt og utmattet, men ikke verre enn at de etter en tid kom til krefter igjen.

De tre mennene fra det første støttepartiet kom aldri tilbake. Og ingen vet når, hvor og hvordan de tre døde. Da det ble klart for hertugen og skipsfører Evensen

at det måtte ha tilstøtt førstepartiet en ulykke eller at de hadde kommet ut av kurs, ble det sendt ut patruljer for å lete. De søkte østover fra *Stella Polare* i 12 dager, men uten hell. De måtte oppgi søket og returnere til basen. De etterlot i Teplitzbukta mat og utstyr av ulikt slag, åtte hunder og rikelig med hundemat, samt en mindre båt da hele ekspedisjonen startet på hjemturen, i tilfelle de tre mennene skulle dukke opp.

Stella Polare hadde greid seg gjennom vinteren uten å bli skrudd helt ned av isen. I løpet av vinteren hadde mennene greid å reparere skadene og etter mange anstrengelser fikk de fartøyet løs av isen. Under ekspedisjonen ble den nordlige del av Rudolføya og to andre øyer utforsket og kartlagt. Den 16. august 1900 forlot ekspedisjonen Teplitzbukta med kurs for Hammerfest. Dit kom *Stella Polare* den 5.



Minnesmerket over Henry Alfred Støkken, Felice Ollier og Francesco Querini på Kapp Flora, Northbrookøya, Frans Josefland. Fotografert 1990. (Foto: Susan Barr).

september 1900. Deretter bar det sørover, etter at det var sendt hilsningstelegrammer til både kong Oscar II i Stockholm og kong Victor Emmanuel III i Roma. Fartøyet var innom Sandefjord på vei tilbake til Italia.

I august 1901 sendte hertugen dampskipet *Capella* til Frans Josef land for å lete etter de savnete mennene, men søket var forgjeves. Skipsføreren var Støkkens far Anton Støkken og broren Olaf Støkken var også med. Det ble lett i mange områder og retninger. De var bl.a. innom Kapp Flora på Northbrookøya, der Anton Støkken lot reise et minnesmerke over sønnen og de to italienerne.

Stella Polare-ekspedisjonen vendte tilbake til Italia i triumf og ble gjenstand for mye virak og festivitas, til tross for at tre av ekspedisjonens medlemmer hadde funnet døden i isødet. Nasjonalskalden Gabriele d'Annuncio gjorde ære på ekspedisjonen med et eget dikt. Dikteren Giovanni Pascoli dediserte to oder til ekspedisjonens ære, bl.a. et eget dikt med tittelen "*Til hertugen av Abruzzi og hans følgesvenner*", mens den kjente forfatteren Emilio Salgari i 1902 skrev en røverroman om Stella Polare-ekspedisjonen, som han kalte "*Verso l'Artide con la Stella Polare*" ("*Mot Arktis med Stella Polare*"). Både i italiensk og internasjonal sammenheng ble Luigi Amadeos fremstøt mot Nordpolen i samtiden regnet som en stor og viktig ekspedisjon. Hertugen ble i 1912 æresmedlem i Explorers Club i New York.

Querini ble *post mortem* æret med både sølvmedalje fra Det italienske geografiske selskap og gullmedalje fra ordføreren i Venezia. I 1903 fikk Querini, Ollier og Støkken tildelt hver sin minnemedalje

post mortem fra den italienske marinen. I 1905 ble det avduket et monument til ære for de tre ekspedisjonsmedlemmene som omkom. Initiativet kom fra byen Venezia, men hertugen bidro med 10,000 lire. Det ble også opprettet et stipend for unge menn fra Venezia som ønsket å søke plass på marineakademiet i Livorno.

Monumentet ble plassert i Giardini Pubblici-parken (også kalt Napoleon-parken eller Giardini di Castello) i Venezia, som i dag er en del av utstillingsområdet for arkitekturbienalen i Venezia og som også huser den nordiske kunstpaviljongen tegnet av Sverre Fehn. Monumentet er hugget i marmor av den italienske billedhugger Achille Tamburini. Det viser Querini i full størrelse og i full polarhabitt, omgitt av sledehunder. Sokkelen er nedslitt og inskripsjonen har kommet bort. På den sto det opprinnelig på italiensk: "*Til Francesco Querini/fra den dristige ekspedisjonen til Nordpolen/ Forgjeves ventes hans tilbakekomst/Luigi av Savoia, hertug av Abruzzi/som tok initiativet og sammen med andre generøse mennesker gjennomførte dette meget dristige tiltak som ga nye triumfer/Venezia, for hvem offeret fra en slik sønn gir både stolthet og sorg/MCMV*".

En tilføyelse, enten i form av en inskripsjon eller metallplate har også forsvunnet. Teksten lød: "*I evig erindring/er her skrevet navnene/til de to følgesvennene som forsvant under ekspedisjonen/Førstemaskinist Enrico Alfredo Stokken/Fjellfører Felice Ollier*".

Hertugen lot også lage en minneplate i bronse til ære for Støkken. Dens skjebne er ukjent. Han sendte også til dels verdifulle gaver til Støkkens foreldre i Sandefjord, bl.a. et kaminur i sølv.

Hva skjedde så med ekspedisjonsfartøyet *Stella Polare*? Skipet utgikk av skipsregistre i 1901 eller 1902. Fartøyet ble etter ekspedisjonen solgt til den italienske marinen og ble i juli 1909 gitt som skoleskip til en forening i Roma som utdannet gutter til handelsflåten. Skipet lå en tid ved Fuimicino ved utløpet av Tiberen og senere forankret ved den tidligere elvehavna Ripa Grande i Roma. Fartøyet ble så flyttet til marinebasen i La Spezia, hvor det senere ble skadet i en brann. En del av baugen ble reddet og oppbevares av det nasjonale vitenskaps- og teknologimuseet i Milano. I dette museet finnes også “det røde telt” som ble brukt av Umberto Nobile på hans nordpolekspedisjon etter at luftskipet havarerte.

Etterord

Hertugens eventyrlyst og utferdstrang forsvant ikke med *Stella Polare*-ekspedisjonen. I 1906 ledet han en vitenskapelig ekspedisjon til Ruwenzorifjellene på grensen mellom Uganda og Kongo. Ekspedisjonen registrerte i alt 16 fjelltopper. En av dem, Mount Luigi di Savoia på 4627 meter, bærer fortsatt hans navn. Ruwenzori-ekspedisjonen utarbeidet de første troverdige kart over fjellpartiet og rapporter om flora, geografi, hydrologi og glasiologi i området.

I 1909 ledet hertugen en stor og rikt utstyrt klatreekspedisjon til den farlige og fryktede fjelltoppen K2 i Karakorumkjeden i Himalaya. K2 er med sine 8611 meter verdens nest høyeste fjell. Bakgrunnen for ekspedisjonen var angivelig en skandaløs romanse han hadde hatt med amerikansk senatordatter, Katherine



Fjellklatrerne krysser Baltorobreen under K2 ekspedisjonen i 1909. (Foto: Vittorio Sella).

Elkins. Forholdet hadde vart i seks år og de ønsket visstnok å gifte seg, noe den italienske kongefamilien satte seg imot. Etter bruddet med Elkins hadde hertugen behov for å reise bort.

Ekspedisjonen gjorde flere forsøk på å nå toppen, både fra sørøst og vest, men måtte oppgi klatringen på 6250 meters høyde. Hertugen ble etter hvert overbevist om at hvis noen skulle komme til toppen, måtte det være en flyver og ikke en klatrer. Først i 1954 ble K2 beseiret.

Ekspedisjonen forsøkte også å bestige Chogolisa-toppen, hvor den nådde en høyde på ca. 7500 meter, en ny høydererekord på den tid.

Kort forut for Første verdenskrig avanserte hertugen av Abruzzi til viseadmiral og hadde ansvaret for inspeksjonen av marinens torpedobåter. Under mesteparten av krigen var han øverstkommanderende for den allierte marinen i

Adriaterhavet, basert i Taranto. I 1918 ble han forfremmet til admiral.

Luigi Amadeos siste fjelleventyr fant sted i 1928. Da deltok han i jakten på kildene til den 1820 km lange Scebeli- eller Shebelle-elva i Etiopia og Somalia. Ekspedisjonen varte i fire måneder, i ikke-kartlagte fjellområder som gikk opp i 4000 meters høyde. Han var også involvert i den italienske koloniseringen av Somalia. Han deltok her i etableringen av et større landbruksprosjekt, som i betydelig grad var basert på bruken av lokale tvangsarbeidere. Der døde han av prostatakreft 18. mars 1933.

I henhold til biografiene om hertugen giftet han seg aldri, men enkelte kilder viser til at han de siste årene av sitt liv hadde et forhold til en somalisk kvinne ved navn Faduma Ali. De skal muligens ha blitt gift, men dette er usikkert. Faduma Ali skal ha vært ved hans side da han døde.

Luigi Amadeo har etterlatt seg flere spor i form av geografiske navn, minnesmerker og museer. I 1929 ble et eget alpemuseum som bærer hans navn grunnlagt i skisportbyen Courmayeur i Aostadalen. I Torino finnes et eget nasjonalt fjellmuseum som bærer hertugens navn. Her finnes bl.a. gjenstander fra hertugens nordpolekspedisjon i 1899/1900.

Kilder

- Bridges, P. 2003. A prince of climbers, *Virginia Quarterly Review*, Winter 2000, Vol. 76 (1). (www.vqronline.org).
- Dell'Osa, P. 2010. Il principe esploratore: Luigi Amadeo di Savoia, duca degli Abruzzi. Ugo Mursia Editore, Roma.
- Filippi, F. De & Savoia, L.A. di. 2016. Karakoram and Western Himalaya 1909, An Account of the Expedition of HRH Prince Luigi Amadeo of Savoy, Duke of the Abruzzi. Wentworth Press (Scholar Select).
- Graziani, R. 2017. L'avven turosa vita del Duca degli Abruzzi. Impresa polare, esplorazioni, scaleta e crociere. Libria Carabba, Milano.
- Larson, E.J. & Garcia, P.M. 2018. To the Edges of the World: 1909, the Race for the three Poles and the Climax of the Age of Exploration. Harper Audio, New York.
- Messner, R. 2009. Il duca dell'avventura. Le grandi esplorazioni di Luigi Amadeo di Savoia, duca degli Abruzzi. Mondadori Electa, Milano.
- Sannes, T.B. 1984. Båtbyggeren Colin Archer, Norsk Maritimt Forlag.
- Savoia, L.A. di 2018. Farther North than Nansen. Being the Voyage of the Polar Star (1901). Pranawa Books (Faksimileutgave).
- Savoia, L.A. di 2014. On the Polar Star in the Arctic Sea. Cambridge University Press, Cambridge. (Faksimileutgave).
- Speroni, G. 1991. Il duca degli Abruzzi. Libri Rusconi, Santacangelo.
- Tenderini, M. & Shandrick, M 1997. The Duke of Abruzzi. An Explorer's Life. Baton Wicks, London.
- Waterman, J. 1997. A most hostile Mountain. Re-Creating the Duke of Abruzzi's Historic Expedition on Mount St. Elias. Henry Holt & Co, London.
- www.larship.no/sandefjord_skuter/1881-jason.

En risikabel helikoptertur til Hopen desember 1970

Av John Birger Erstad

John Birger Erstad (f. 1947) er utdannet helikopterpilot og startet helikopterflyving for selskapet Helilift i 1968. Frem til 1973 hadde han mange flyoppdrag både på Grønland og Svalbard. I tillegg fløy han på Svalbard i 1985. Senere gikk han over til å fly tyngre helikoptere, bl.a. offshoreflyving.

Innledning

Jeg fikk B-flysertifikatet på 21-årsdagen i 1968. Som fersk sivil helikopterflyger hadde jeg bak meg en sommersesong som hjelpemann/elev på et Alouette III helikopter med lasteoperasjoner i Nord-Norge i 1968. Jeg fikk erfaring med et Bell 47 helikopter da jeg loset skip gjennom isen på Østgrønland sommeren 1969 og med et Alouette II helikopter sommeren 1970 da jeg fløy for en geologisk ekspedisjon på Vestgrønland. Vintrene gikk med til avtjening av verneplikten hjemme i Norge.

I oktober 1970 etablerte AS Helilift Hamar helikopterbase på Banak flyplass i Finnmark. Hovedbeskjeftigelsen var *ad hoc* flyging, hovedsakelig bestående av ambulanseoppdrag etter avtale med helsemyndighetene. Helikopteret var av typen Hughes 500C.

Typen var kjent som lett observasjons-helikopter for den amerikanske hæren. Maskinen var stabil, lett å fly men hadde ikke hydrauliske kontroller. Som ambulanshelikopter var maskinen slett ikke egnet. Pasienten lå på tvers, med hodet og føttene stikkende ut i bobledørene.

Instrumenteringen i helikopteret var minimal og egentlig ikke tilfredsstillende for nattoperasjoner. Det var ingen gyropanel med kompass og kunstig horisont. Ingen stige-fartsmåler, kun en barometrisk høydemåler. En enkel radiopeiler (ADF) og standby spritkompass var installert. Etter en nattoperasjon i tett snøvær hvor helikopterets landingslys falt ut, fikk vi installert en såkalt 1000 meter, beregnet for lastebiler, som ekstralys og backup. Maskinen hadde faste flottører.

Erfaring med natt/mørkeflyging vinterstid hadde jeg ikke før jeg kom til Banak, kun minstekravet for B-sertifikat. Instrumentflygetrening var minimal, men så hadde vi ingen instrumenter å fly på heller! Vinteren 1970/71 ble en svært krevende og lærerik periode nordpå.

Svalbard-oppdraget

Det var blitt andre uken i desember. Vi var blitt forespurt om å bistå med evakuering av fire personer som hadde drevet med utmålsarbeid for Norske Fina på Hopen. De måtte hentes fra øya, siden det ikke var nok mat der for ekstra overvintre. Vi skulle dra fra Tromsø med selfangstskuta *Norbjørn* (Jacobsens rederi) som skulle ta oss så nært Hopen som isforholdene tillot. Vi skulle hente de fire personene og så mye utstyr som vi fikk med oss i helikopteret.

Min venn og kollega, Helge Siljuberget, ble med som kjentmann og medhjelper på denne turen. Han hadde fløyet et par

sommersesonger med ekspedisjonsflyging på Svalbard. Hans natterfaring var også helt minimal. Han hadde ikke utsjekk på Hughes 500C helikopteret. Som en kuriositet kan nevnes at Helge etter all sannsynlighet i 1980 ble den første nordmann på Nordpolen. Sammen med sin svenske tekniker, Göran Lindmark, og to amerikanere fløy han en Bell 204B og landet på polpunktet i forbindelse med FRAM II-ekspedisjonen¹.

Helikoptertekniker på oppdraget til Hopen var Trygve Mygland. En svært erfaren og dyktig fagmann som var lett å samarbeide med. Vi hadde blant annet sammen etablert basen på Banak. For meg ble det første tur til øygruppen.

Hvem ville lagt ut på en slik tur i dag med den erfaring og det utstyrskonseptet vi hadde?

Vi dro med oss så mye utstyr vi fikk med oss fra Banak. Hva dette oppdraget kunne innebære var ganske uvisst for oss. Nødradiosett, beregnet for livbåter, samt diverse annet nødutstyr og en Mauser mot isbjørn fikk vi låne fra båten.

Vi hadde jo ingen aning på hvor lang flytur det ble mellom båten og øya. Det bestemte isforholdene (og jeg). *Norbjørn* hadde ikke telegrafi eller radiofyr som vi kunne peile med vår ADF. Dette kunne bli utfordrende med tanke på flyturen tilbake til båten! På Hopen skulle de benytte frekvensen på telegrafi/morseapparatet til radiopeiling. De la en bok på sendenøkelen så vi fikk et kontinuerlig signal! De hadde også VHF radio beregnet på flysamband. *Norbjørn* derimot hadde

ingen kommunikasjon mot helikopteret.

Noen år tidligere hadde Luftforsvarets 339 skvadron med Torstein Hamborg og Steinar Fredriksen ved spakene foretatt en pasientevakuering fra Hopen vinterstid. De hadde et relativt godt utstyrt helikopter (Bell UH1B) og instrumenttrening. Et kystvaktskip tok dem så nærme øya de kunne. Over seg hadde de et Albatross-fly fra Andøya som overvåket og hjalp med navigasjon under operasjonen.

Torstein ble senere driftssjef for Helilift og hadde fortalt meg om denne operasjonen. Jeg hadde jo også lest denne historien i bladet *Vi Flyr* noen år tidligere. Torstein fikk Kongens Fortjenestmedalje for denne jobben.

Vi ble introdusert til båt og mannskap. Ombord befant seg ledende personer fra Fina og rederiet. Ikke mindre enn tre med sjøkapteins kompetanse var med, men Steinar Jacobsen var skipsfører på skuta. Reder Guttorm Jacobsen var med som den sjuende far i huset. En legende i selfangstmiljøet. "*Hvordan skulle en tjuetreåring hevde seg i dette miljøet når det begynte å røyne på!*"

Norbjørn hadde ikke helikopterdekk. Vi skulle operere fra lasteluka midtskips. Vi måtte forberede oss på overfarten. Hovedrotorbladene ble demontert og lagret på en sikker plass. Vi hadde ikke skikkelig overdekning som var tilpasset helikopteret. Vi brukte plastduk som vi teipet og surret godt til helikopterskroget. Fikk festet maskinen til lasteluka med gode stropper. Så bar det av gårde nordover i vintermørket.

1. Se egen artikkel om saken i denne Polarboken.



Hopen sett fra øst inn mot stasjonen Hopen Radio. Stasjonen ligger foran skaret midt på bildet. (Foto: F. Mehlum, april 1989).

Så bar det nordover

Klar av kysten merket vi godt at dette ikke var Mjøsa. Etter hvert økte vind og bølger vesentlig. Vi sto på brua og overvåket situasjonen. Noe sjø brøt over bakken, men ikke videre over båten. På brua fulgte vi værmeldinger og nyheter på radioen. Ikke de aller beste varsler med hensyn til vind og bølger. I nyhetssendingene (11. desember 1970) fikk vi plutselig høre at et ambulansefly fra Brønnøysund på vei til Sandnessjøen var savnet. Senere fikk vi beskjed om at flyet hadde krasjet inn i fjellet ved de Syv Søstre og alle ombord omkommet. Min gode venn fra Hamar, lesjingen Håkon Bøe var piloten. Stille og trist til sinns ble vi på brua sammen med skipper, reder og Fina-folk.

Vinden tok seg nå kraftig opp og båten stanget inn i den ene bølgen større enn den

andre. Etter hvert kom det brottsjøer som skyllet over dekk. Helikoptret forsvant i korte øyeblikk når vannmassene traff. Vi helikopterfolk ble mer og mer skeptiske. Trygve og jeg tok noen diskusjoner for oss selv omkring helikopterets sikkerhet og tilstand etter en slik medfart. Det var store krefter i sjøene som traff maskinen og magnesium-komponenter i vitale deler av helikopteret som ikke tåler saltvann. Da vi tok dette opp med sjøfolkene var de av en annen oppfatning. *“Dette måtte da den helvetes loppa kunne tåle”*.

Til slutt sa Trygve til meg at han ville nekte å signere ut maskinen hvis dette fortsatte. Vi fikk samlet ledelsen ombord og satte foten ned for helikopteroperasjon hvis vi ikke kunne snu og legge oss i le inntil uværet hadde lagt seg. Arnøya var ikke så langt unna.

Båten snudde og vi gikk i le bak

Arnøya. Skipsfolka var ikke fornøyd, men hva skulle de gjøre oppe ved Hopen uten helikopter. Vi lå i le bak Arnøya omtrent et døgn før vær og sjøforhold roet seg og vi kunne fortsette. Trygve og jeg fikk sjekket maskinen etter beste evne. Så ut som den hadde greid strabasene godt. (Senere etter jul, da vi skulle hente maskinen på Skattøra i Tromsø, viste det seg at kranken som styrte halerotoren var spist opp av sjøvann).

Vi nærmet oss iskanten syd av Hopen. Allerede 40–50 nautiske mil fra øya begynte forespørslene om vi kunne fly. Prøvde å forklare hva slags utstyr vi hadde å gjøre med når det gjaldt helikopter og navigasjon. Vi kunne nok komme oss fram til Hopen ved hjelp av peilinger på ADFen i godt vær, men å fly tilbake kun med hjelp av det ustabile magnetkompasset og uten peiling fra en ADF var helt uforsvarlig. Vi må så nær Hopen at vi har visuell sikt mellom øya og båten sa jeg klart og tydelig fra om. Sjøfolkene virket overrasket og tenkte sitt. Visse ansiktsuttrykk og kommentarer ga beskjed om at de syntes nok vi var noen “bleikinger”, men jeg sto på mitt. Så for meg en situasjon hvor vi ikke kunne finne båten langt ute i isødet sydøst for Hopen. Det ga frysninger over ryggen og vel så det.

Steinar Jacobsen ga på full gass og vi stanget oss videre gjennom isen. Etter en stund satt båten godt fast i isen. Vi ble fortalt at *Norbjørn* ikke var blant de best egnede til å gå i isen siden båten var blitt forlenget for noen år siden. Nå satt vi helt fast. Full maskinkraft bak- eller forover hjalp ikke. Ja ja, det var det tenkte jeg. Hadde jo vært i isen ved Østgrønland og visste at dette kunne ta tid.

Selfangerne fra Tromsø visste råd for

slike situasjoner. De lempet en kasse med dynamitt og lunte ut på isen. La gubbene ut der hvor de mente det ville hjelpe. Første salve hjalp lite. Det ble flere og kraftigere salver etter hvert. Isen sprutet over båten. Vårt lille helikopter sto mitt oppe i det. Vi ba dem slutte slik at vi fikk sjekket om det var skader på maskinen. Lasteluka var godt dekket av isbiter. Noen store nok til å slå igjennom plexiglasset eller skade skroget på helikopteret, men heldigvis var ingen skade skjedd. Ba karene bruke mindre ladning. Fikk vi skade på helikopteret kunne vi bare returnere til Tromsø så snart vi var kommet løs. Sjøfolkene syntes etter hvert lite om oss “*Helvetes vanskelige de helikopterfolkene*”, men vi kom løs.

Grønlandsflys isrekognoseringsfly fra Søndre Strømfjord/Thule hadde nylig vært i området og fått tatt brukbare radarbilder over issituasjonen. Ny teknologi med telefaks var kommet om bord og bildene ga en god oversikt over hvordan vi kunne komme nærmere Hopen. Vi måtte gå nordøstover og nord for selve øya. Der var det en kile sørover i isen som muliggjorde seilas inn mot østsiden av øya, der basen lå.

Første flytur til Hopen

Endelig var vi såpass nær at vi hadde muligheter for å fly. Avstanden tror jeg var ca. 10 nautiske mil. Sjøfolkene var nå helt klare “*Dette må dere for fan kunne greie. Vi er jo omtrent på land.*”

Været var delvis skyet og skybasen antatt ca. 1000 fot. Det var måneskinn over skyene. Vi så ikke noe lys fra øya der vi befant oss, men radarbildet løy ikke.



De fire Fina-folkene trygt ombord i Norbjørn etter å ha blitt hentet ut fra Hopen med helikopter. Fra venstre: Håkon Haugli, Kjell Reidar Hovelsrud, Jarle Henriksen og Bruno Rothe. (Kilde: uttånt av Kjell Reidar Hovelsrud).

Vi skulle nok finne landingsplassen rett utenfor basen på Hopen så fremt ADFen fungerte. For å finne tilbake til båten skulle de sette på maksimal belysning med sterke strålekastere. Basert på dette besluttet jeg at vi kunne starte. Litt betenkt på at vi ikke så lys fra stasjonen, men folkene der rapporterte om høyt delvis skydekke og god sikt. De kunne ikke se båten heller. Lysforholdene, takket være måneskinnet over skyene, ga brukbare referanser. Vi hadde tatt av all plastikk og montert rotorbladene på helikopteret. Maskinen hadde greid seg bra under seilasen.

Helge og jeg satte oss i helikopteret og startet opp. Testet grundig de få systemene som var å teste. Viktigst var å få

peiling på ADFen. Hadde fått oppgitt en kurs til stasjonen fra brua. Nåla pekte i riktig retning og det var bare å løfte av.

Det bar utover isen i 300–500 fots høyde. Isen ga fin referanse og det var ikke så mørkt som vi var vant til fra Finnmark takket være måneskinnet over skyene. Dette skulle gå bra, men vi så ennå ikke noen lys fra stasjonen! Før vi visste ordet av det var vi nesten inne i en tåkebanke. Lave tåkeskyer forut gjorde at vi kvikt gikk ned til 50 fot, reduserte hastigheten og fikk referansene på isen tilbake. Landingslys og 1000-meters lyskasteren ble slått på. Så hovret vi meget sakte etter ADF nåla. Det var bare en vei å gå nå, mot stasjonen på Hopen.

Grunnet vibrasjoner falt ADFen ut av

frekvens. Jeg ba Helge om å holde på apparatet hele tiden slik at vi hadde uavbrutt peiling. 1000-meteren var gull verdt nå. Ga fin spredning av lys nede på isen. Men det gikk veldig sakte. Etter en tid – det føltes som evigheter – så vi plutselig to blafrende lysobjekter “over” oss! Så fikk vi øye på en bratt skråning oppover mot disse lysene. Da var saken grei. Vi landet oppe på brinken ved stasjonen mellom to oljefat hvor det brant lystig. Takk og pris, “*Nå blir det vel jul på Hopen*”.

Vi stoppet maskinen og fikk hilst på folkene. Stor spenning der, men de skjønte at vi måtte vente fordi tåka var tett nå, så vi gikk inn på stasjonen. Etter en stund lettet tåka. De snødekte fjellene på Hopen viste seg praktfulle i måneskinnet, men noen *Norbjørn* så vi ikke i horisonten. Fikk forklart at vi måtte ha visuell sikt ut mot båten.

Transporten av folk og utstyr til *Norbjørn*

Siden skydekket var godt sprukket opp ved øya bestemte jeg meg for å prøve. Planen var å stige opp langs med det godt månebelyste fjellet og komme på toppen av skylaget. Hvis ikke det gikk kom vi tilbake. Inn med to passasjerer og diverse utstyr. Det var ikke mye plass bak i maskinen men det gikk greit.

Startet opp og med god sikt mot fjellet steg vi raskt opp mot toppen. Skydekket kom under oss i ca. 4000 fot og jeg satte kursen østover mot båten. Langt (virket bare slik) der ute fikk vi se en lyskjegle som beveget seg markant mot skydekket – det var *Norbjørn*!

Skydekket var sprukket opp og det skulle ikke by på problemer å finne båten nå. Over *Norbjørn* var det en god åpning i skydekket og vi fløy elegant ned mot båten som hadde flere kraftige lyskastere pekende opp mot himmelen. Landet fint på luka og Trygve tok imot folk og utstyr og snart var vi i luften igjen. Steg opp gjennom samme hull i skydekket for å komme på topp. Igjen ekle følelser når vi hadde båt og måneskinn bak oss nesten inn i skyene, men vi var jo litt vant til dette fra Banak (jeg savnet virkelig et gyropanel). På topp over skydekket så vi fjellene på Hopen badet i månelys, og etter noen minutter var vi over stasjonen og stupte langs fjellsiden ned mot landingspunktet. Inn med de to siste Finfolkene. Denne gangen hadde de også med en svær grønlandshund som tilhørte Reidar Hovelsrud. Han ble siden en kjent fangstmann og forfatter på Svalbard. Tok av igjen og hadde samme forhold som på første tur. Så lysene fra *Norbjørn* fint mot skydekket. “*Nå er heldigvis oppdrag snart utført*”.

Så var vi over *Norbjørn*, men det var ingen åpning i skydekket lenger. Vi skimtet så vidt den opplyste båten og det så ut som om de hadde brukbar skydekkehøyde under. Så var det avgjørende spørsmålet “*Hva fan gjør vi?*”

Måtte sirkle over båten noen ganger og diskuterte med Helge hva vi skulle gjøre. Vi skimtet jo båten der nede, og vi ville hjem til jul. Så satte jeg opp maskinen med en passende innflygningsvinkel mot båten og trimmet godt opp med ca. 50 knop på fartsmåleren. Etablerte en god nedflukt og lot det stå til. Inne i det relative tynne skydekket var det ingen horisontal sikt, men vi skimtet båten.

“Dette går jo fint. Vi er snart på dekk”.

Med ett blir alt rødt. Jeg tror det er reflekser fra antikollisjonslyset og ber Helge om å slå dette av. Det hjalp ikke. Hva er dette? Det er fan meg et fallskjermbluss som hadde kommet utrolig nær oss da vi var på vei ned mot *Norbjørn*. Ja ja, det var godt ment. Ombord hadde de hørt at helikoptret var over båten, men de kunne ikke se oss gjennom skydekket. Så de ville hjelpe oss med posisjonen.

Med rimelig høy puls kom vi oss under skydekket og båten lå foran oss. Landet lett på lasteluka og stanset helikoptret. *“Oppdrag utført”*. Nå kommer vi nok hjem til jul!

Jeg var nok mentalt utslitt etter dette, men arbeidet med å sikre helikoptret på lasteluken fikk tankene over på det vi skulle gjøre. Bra!

Med kurs tilbake til fastlandet

Norbjørn kom seg fint ut av isen og i rom sjø. Satte kurs for Tromsø og vi slappet av. Underveis sørover kom det en melding fra Bjørnøya radio med forespørsel om vi hadde poteter ombord. Deres lager av poteter hadde frosset og potetene var ikke spiselige. *Norbjørn* hadde flere sekker ombord som de kunne avse og vi kunne fly disse til basen på Bjørnøya. Vi ankom nær Bjørnøya i tett snøvær og null sikt. Selv bare én nautisk mil fra land kunne vi ikke si det var forhold for flyging.

Helikoptret var klargjort og lastet med poteter. Vi ventet på flyforhold. Det varte og rakk før vi kunne skimte lys fra land. Skipsledelsen ble mer og mer utålmodig. *“Helvetes bleikinger som ikke tør å fly i dette været.”*

Jeg sto fast på at vi fløy ikke en meter før vi var sikre på å gjennomføre dette på en sikker måte. Det var åpen svart sjø, totalt mørke og tett snøvær nå. Helt andre forhold enn å fly over isen som ved Hopen. Det forsto nok ikke sjøfolkene helt.

Skipsledelsen var i ferd med å kansellere hele potettransporten da det ble en lysning i snøværet. Vi så land og landingsplassen opplyst i lett snødrev. Vi måtte ta to turer med potetene. Raskt startet vi opp og fløy de 2–3 minuttene det tok inn til land. Lempet ut potetsekkene og tilbake til *Norbjørn* for en ny last. En skikkelig flaske gammel konjakk ble overlevert fra guttene på Bjørnøya. Glade for å få poteter til maten til jul.

For meg var dette de første mørkelanderinger på fartøy over åpent svart hav, i relativt dårlig siktforhold. Offshoreflygere vet godt hvilke utfordringer dette byr på. Vertigo/altitude kontroll er en utfordring under slike forhold og vi hadde ikke akkurat noe avansert og velutstyrt helikopter. Så sikret vi flygemaskinen og nå bar det for full fart mot Tromsø. Konjakken smakte herlig og ble ikke eldre.

I Tromsø ble vi mottatt som rene polarhelter. Intervju med presse og stor stas. Nå ville vi hjem til jul. Fikk parkert helikoptret i sjøflyhangaren på Skattøra og tok første fly sørover. Helilift hadde julebord på Viktoria, Hamar. Det var allerede begynt da Helge og jeg ankom. Stor jubel der. Vi pustet lettet ut og kunne slappe av. Skjønte ikke at de kunne sende oss ut på et slikt oppdrag, men det gikk jo bra. Sliten etter over to måneder på jobb ble det deretter jul hjemme på Sunndalsøra.

For meg ble det en opplevelse for livet. Dette var jo egentlig guttedrømmen da!

”Ranet” som skrev svalbardhistorie

Av Rune Bård Hansen

Rune Bård Hansen er jurist og har jobbet som assisterende sysselmann på Svalbard i 6 år. Tidligere har han vært førstestatsadvokat og leder av Økokrims arbeid mot miljøkriminalitet og politimester i Vestfold. Han er nå lagdommer i Agder lagmannsrett.

Like før jul i 2018 inntraff Svalbards første bankran. Her beskrives og kommenteres hendelsen.

Kardemommebyen?

Jeg har tidligere skrevet flere artikler om Svalbard og kriminalitet. I den forbindelse har jeg gjennomgått tilgjengelige kilder om hvilke lovbrudd som har blitt etterforsket fra Svalbardtraktaten trådte i kraft 14. august 1925 og opp til vår tid. En forenklet konklusjon er at det i forhold til folketallet er oppsiktsvekkende få saker om vinningsforbrytelser, vold og narkotika sammenliknet med små lokalsamfunn på fastlandet. På Svalbard har det tradisjonelt vært alvorlige arbeidsulykker og overtredelser av vernelovgivningen (svalbardmiljøloven med forskrifter) som har gitt Sysselmannen mest arbeid. I tillegg har det vært en del vanskelige straffesaker vedrørende fiske og fangst i territorialfarvannet og på kontinentalsokkelen, der tvist om Svalbardtraktatens geografiske utstrekning har vært sentralt. Et eksempel er den ferske snøkrabbesaken som også er behandlet i denne utgaven av Polarboken.

Jeg har ikke funnet spor av at ran, eller liknende lovbrudd, noen gang har blitt

etterforsket på Svalbard i løpet av de snart 100 årene Norge har hatt suvereniteten over øygruppen. De få volds- og vinningsforhold som oppdages, har stort sett vært fylleslagsmål på skjenkestedene eller tjuvlån av biler eller snøscootere. De fleste gjerningspersonene var kraftig beruset.

Som kjent varer ingenting evig; 21. desember 2018 ble det som synes å være svalbardhistoriens første klassiske ran utført i Longyearbyen. Men, som jeg pleier å si: *“Det er alltid noe spesielt med Svalbard..”*.

Den ulykkelige russer

En russisk mann på 29 år (siktede/domfelte) ble i 2018 arbeidsløs i sin hjemby Volgograd i Russland. Han følte seg mislykket både i arbeidslivet og generelt og var fortvilet og deprimert. Han hadde lest på internett at våpen var lett tilgjengelig på Svalbard og bestemte seg for å reise dit for å ta sitt eget liv. Han hadde besøkt Norge flere ganger tidligere og synes landet var vakkert; et godt sted å dø. Han forberedte reisen som en pliktoppfyllende turist, og skaffet seg vandelsattest fra russiske myndigheter som han sendte til Sysselmannen som vedlegg til søknad om våpentillatelse. Søknaden ble innvilget.

Russeren landet i Longyearbyen midt i desember 2018, og som vanlig turist besøkte han de severdighetene byen kan tilby i mørketiden. Den 20. desember leide han en rifle for et døgn, men var heldigvis ikke i stand til å realisere planen



Overvåkingsbilde av bankranet i Longyearbyen 21. desember 2018. (Kilde: Sysselmannen på Svalbard).

om selvdrap. Han fikk tanker om moren som var alene igjen i Volgograd og synes også synd på rengjøringspersonalet som måtte rydde opp etter at han hadde skutt seg på rommet i Nybyen. Han ville likevel for enhver pris unngå å returnere til sitt hjemland og fant ut at han måtte begå en forbrytelse for å bli pågrepet av politiet og dermed få hjelp. Han foretrakk et fengselsopphold fremfor retur til Volgograd. Siktete søkte på Google Translate og fant ut at de forløsende ordene på norsk var *“dette er et ran”*. Deretter ladet han riflen og tok våpenet med seg til lokalene til Sparebank 1 i Longyearbyen sentrum.

Forbrytelsen

Klokken var ca. 10:40 den 21. desember 2018 da russeren entret bankens lokaler. Han pekte med riflen på den ansatte bak skranken og sa *“This is not a joke, this is a robbery, I need money – 100 thousand”*, og lot med det de nyervervede kunnskapene om norsk ransterminologi forbli ubenyttet. Etter hvert kom banksjefen og ytterligere en ansatt til, og truslene med riflen og kravet om penger ble gjentatt. Siktete opptrådte rolig og forsiktig, men de ansatte ble naturligvis engstelige. De forstod at dette faktisk var et ran, og samlet sammen ca. 70000 kroner i en

pose som de ga til siktede. Heldigvis var det ingen som forsøkte å motsette seg ranerens krav, det kan være svært farlig stilt overfor en mann bevæpnet med ladd rifle. De ansatte fulgte dermed rådene politiet alltid gir til folk som erfaringsmessig kan bli utsatt for trusler med våpen, og det selv om Sysselmannen neppe har gjennomført *“ransøvelsen for bankansatte”* som er obligatorisk for bankfolk på fastlandet.

Siktete gikk fra banken med pengene og direkte til utleiefirmaet for å rekke å innlevere riflen før leietiden utløp klokken 11:00. Til tross for at han nå hadde med seg en god slump penger, ville han unngå å måtte betale for et ekstra døgn våpenleie. Ekspeditøren tok imot våpenet, men gav siktede en skrape for å levere inn våpenet skarpladd. Siktede ba om unnskyldning og gikk tilbake til banken for å tilbakelevere pengene og overgi seg til politiet som han antok var ankommet åstedet. Bankens ansatte hadde i mellomtiden ringt Sysselmannen og låst døren. Det er lett å forstå at de ble redde da russeren kom tilbake og banket gjentatte ganger på utgangsdøren. De visste ikke at han nå var ubevæpnet og ville levere ransutbyttet tilbake.

Etter kort tid ankom sysselmannsbetjentene og siktede ble arrestert uten dramatikk. Banken fikk pengene tilbake og russeren ga umiddelbart en uforbeholden tilståelse. Han var nå ivaretatt av norsk politi, og hadde oppnådd sin hensikt med handlingen. I politiavhøret spurte avhører om han ikke hadde sett skiltet utenfor banken som klart og tydelig opplyste om at det er forbudt å ta med våpen inn. Til dette svarte siktede: *“Jeg trodde ikke skiltet gjaldt for folk som kom for å begå ran”*

Tiltalen: En juridisk og pedagogisk utfordring

Det vakte noe oppsikt da tiltalen, utferdiget av Statsadvokaten i Troms og Finnmark, gikk ut på grove trusler og grov tvang (straffeloven § 252 og § 264), og ikke grovt ran (straffeloven § 328). Grovt ran har betydelig høyere strafferamme og skal i følge Høyesteretts faste praksis straffes strengere enn trusler og tvang. Bankens ansatte følte seg naturlig nok utsatt for et skremmende og grovt ran utført med ladd våpen.

Tiltalen er imidlertid juridisk korrekt. Dette var ikke et ran, men en kombinasjon av trusler og tvang. Det følger av straffebestemmelsen om ran at gjerningspersonen må ha forsett “om å skaffe seg eller andre en uberettiget vinning”. Dette betyr at ranet må være begått for å skaffe raneren en økonomisk fordel vedkommende ikke ville ha fått uten å begå handlingen. Russeren ønsket imidlertid å bli arrestert, ikke å skaffe seg en økonomisk vinning. En målsetting om å unngå å reise til sitt hjemland og i stedet få kost og losji i norsk fengsel, er ikke “uberettiget vinning” i straffelovens forstand.

I tillegg lød tiltalen på grov ulovlig bevæpning på offentlig sted ved å ha gått med ladd våpen i gågaten i sentrum av Longyearbyen. Jeg tør påstå at mange ellers lovlydige innbyggere i vanvare også har begått akkurat dette lovbruddet.

En svært fornøyd fange

I dom av 6. mai 2019 slår Nord-Troms tingrett innledningsvis fast at straffenivået ville vært fengsel mellom to og tre år hvis det hadde vært et grovt ran, men

at det i denne saken er om lag ett år og fem måneder. I formildende retning ble det lagt vekt på at han ønsket å levere pengene tilbake og på at han tilstod sin brøde straks han ble arrestert. Dette førte til at straffen ble redusert. Samtlige tre dommere var enige om at straffen skulle være fengsel i ett år og to måneder. Dommen ble ikke anket fra påtalemyndigheten eller domfelte. Straffesaken er dermed endelig avgjort.

Domfelte har vært i fengsel siden han ble arrestert 21. desember 2018, og har for lengst sonet dommen ferdig. Hans forsvarer, advokat Ulf E. Hansen fra Tromsø, holdt kontakten med ham i fengselet. Forsvareren kunne fortelle meg at russeren var svært godt fornøyd både med losji og forpleining og neppe hadde hatt det så godt noen gang. I tråd med vanlig praksis ble han utvist fra Norge straks han ble løslatt og er nå tilbake hos moren i sin hjemby. Forsvareren fikk en hilsen fra ham i desember 2019 med ønske om god jul og med takk for et svært godt samarbeid.

Når det gjelder oppreisningserstatning (for tort og svie) påpekte tingretten at det ikke var dokumentert at de bankansatte har psykiske skader eller problemer etter hendelsen. De har derimot blitt mer skvetne og stresset ved uvante situasjoner og hendelsen var utvilsomt en belastning for dem. Siktete ble dømt til å betale hver av de tre 20000 kroner i erstatning. Gjerningsmannen har neppe penger til å betale erstatningen. Beløpet vil i så fall bli utbetalt fra den statlige Erstatningsordningen for voldsoffre, som deretter har et krav på 60000 kroner mot domfelte. Beløpet vil neppe blir forsøkt innkrevd i Russland.

Saken er et eksempel på at kriminalitetstyper fra fastlandet etter hvert også gjør seg gjeldende på Svalbard. Denne både tragiske og komiske hendelsen er likevel så særegen at vi neppe vil ha opplevd noe liknende når Svalbardtraktatens 200-års jubileum står for døren om 100 år.

Kilder

Nord-Troms tingretts dom av 6. mai 2019 (19-036256MED-NHER).

Advokat Ulf E. Hansen, personlig meddelelse 27/1-2020.

Tandudtrækning paa Spitsbergen

Redaksjonen har funnet nedenstående notis i avisen Kysten 5. oktober 1906 om en person som måtte trekke en tann under en av Svalbard-ekspedisjonene til fyrsten av Monaco. Det var dårlig med tannleger på Svalbard den gangen.

Tandudtrækning paa Spitsbergen.

En af Deltagerne i Fyrsten af Monacos Spitsbergen-Expedition fortalte os, skriver „Nidaros“, følgende fornøielige Historie om en Tandudtrækning paa Færden gjennem Spitsbergens Indre: Den yngste af Deltagerne havde en hul Tand, som en Dag begyndte at værke saa voldsomt, at han knapt orkede at gaa. Da ingen af Deltagerne havde saadanne Instrumenter, som benyttes til Udtrækning af Tænder, fandt en paa følgende kløgtige Tandudtrækningsmetode: En tynd, stærk Metalstreng blev viklet flere Gange om Tandens, en stor Jæksel, og derpaa fæstet til Is-slæden. Tandens Eier maatte derpaa lægge sig flad paa Isen, holdt i Benene af en Mand, medens to Mand satte sig paa Is-slæden og lod det staa til nedover en Isbræ. Det blev et kraftigt „Ryk“, og før Vedkommende rigtig vidste af det, var den onde Tand fjærnet ud af Munden. Han paastod senere, at saa smertefri Tandudtrækning havde han ikke tidligere oplevet.

Roald Amundsen i Alaska og folk han møtte

Av Fridtjof Mehlum

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

Innledning

Roald Amundsen var i Alaska en rekke ganger i forbindelse med sine ekspedisjoner i Arktis. Han var oftest i Nome, der han fikk mange venner som han holdt kontakt med senere. Detaljer knyttet til hans aktiviteter i Alaska er lite kjent. I denne artikkelen presenteres Amundsens ulike besøk i Alaska og en del av de personene, både skandinaviske og amerikanske, som han møtte under sine besøk der.

Første besøk var vinteren 1905–06 da *Gjøa* lå ved King Point¹ nær Herscheløya helt vest i Canada. Da dro Amundsen med hundeslede til Eagle City (på den amerikanske siden av grensen mot Canada) hvor den nærmeste telegrafstasjonen lå. Neste besøk var da *Gjøa* ankom Nome den 31. august 1906 etter gjennomseilingen av Nordvestpassasjen (Amundsen 1907). Så gikk det mange år før han kom til Alaska igjen, men sommeren 1920 kom han inn til Nome med *Maud* før skuta igjen seilte nordover mot Polhavet for å fortsette ekspedisjonen. Allerede i juni 1921 kom

1. Se artikkelen til Susan Barr om overvintringen ved King Point i Polarboken 2017-2018.

Amundsen tilbake til Nome for å skaffe assistanse til *Maud* som da hadde proppelskade og måtte på verksted (i Seattle).

Da Amundsen sommeren 1922 var klar til å fortsette sin nordpolekspedisjon var han igjen innom Nome før han dro med *Maud* nordover igjen. Amundsen ble ikke med *Maud* inn i Polhavet men ble satt av med en fraktesbåt ved Wainwright nær Barrow, hvor han planla å fly over Nordpolen til Svalbard. På vinteren 1922–23 dro Amundsen til Nome med hundeslede og tilbragte flere måneder der. I mai 1923 var han tilbake i Wainwright, men som kjent ble flyekspedisjonen avlyst, etter at flyet ødela understellet under en prøvetur og man innså at dets lasteevne var for dårlig. På sensommeren 1923 kom Amundsen igjen tilbake til Nome med båt og reiste videre hjem til Norge. Amundsens siste besøk i Alaska var i 1926, da han landet i Teller nær Nome med luftskipet *Norge* etter turen over Nordpolen.

Eagle City 1905-06

Amundsens sledereise fra King Point til Eagle City var en strabasøs tur (Kløver 2014). Han dro sammen med kaptein William (Billy) Mogg² fra den havarerte hvalfangerskuta *Bonanza* og en inuit ved navn Jimmy og hans kone som skulle til

2. Amundsen møtte Mogg igjen da *Gjøa* ankre opp ved Barrow i august 1906. Mogg var da islos på den amerikanske hvalfangerflåtenes støttefartøy *Harold Dollars*.

Fort Yukon. De hadde to hundespann. Mogg hadde liten erfaring med hundekjøring.

Amundsen forlot *Gjøa* den 24. oktober, var innom Fort Yukon den 20. november, og Circle City den 26. november og ankom Eagle City den 5. desember. Eagle City ligger på grensen mot Canada i gullgruvedistriktene. Dawson City og Klondyke ligger ikke langt unna på den canadiske siden. Her oppholdt han seg helt til 3. februar 1906 og kunne nå sende telegrammer fra garnisonen i det nærliggende Fort Egbert og meddele verden at *Gjøa* var kommet gjennom Nordvestpassasjen. Han drev en omfattende korrespondanse med brev og telegrammer i tiden han oppholdt seg der.

Amundsen ble svært god venn med Frank Smith og hans kone Lillis. Smith var bestyrer for Northern Commercial Companys butikk, og han ordnet med en hytte som Amundsen kunne bo i. Amundsen feiret jul med familien Smith og ble nesten en del av familien. Senere, i oktober 1906, da Amundsen reiste med tog fra Seattle til San Francisco for å møte *Gjøa* der, traff han familien Smith på toget. De var på vei hjem fra Alaska. Han besøkte dem deretter i Oakland mens han ventet på at *Gjøa* skulle komme. Videre besøkte han dem igjen i mars 1908 under foredragsturnéen i USA. Smith ble utnevnt til ridder av St. Olavs orden i 1907 for sin støtte til Amundsen under *Gjøa*-ekspedisjonen.

Ved Fort Egbert ble han naturlig nok kjent med offiserene, siden han var flittig gjest ved telegrafstasjonen. Her traff han bl.a. sjefen, major Edward H. Plummer, nestkommanderende, kaptein Russell C. Langdon og en svenske, Lt. Robert I.

Rees, som var kvartermester (materialforvalter). Da Amundsen kom til Seattle den 4. oktober 1906 etter å ha kalibrert sine instrumenter for magnetiske målinger i Sitka i Alaska, besøkte han Langdon og Rees som nå befant seg på Fort Lawton rett utenfor byen. De holdt også en “dundrende” fest for ham (Randall 1946). Plummer traff han igjen i Fort Wright i Spokane, Washington i mars 1908 under foredragsturnéen i USA.

Nome og gullgravere

Da *Gjøa* ankom Nome den 31. august 1906 etter sin ferd gjennom Nordvestpassasjen, var det åtte år siden det ble oppdaget gull i bekkedalene ved Nome, og sommeren 1899 ble det også oppdaget rike gullforekomster langs havstranden ved Nome. Dette ble starten på et enormt rush av folk som ville være med på gull-eventyret, og Nome vokste på kort tid opp fra ingenting til å bli den ledende gullgraverby i Alaska. Nyheten om de store gullfunnene ved Nome spredte seg i løpet av 1899, og året etter viste folketellingen at det var over 12000 mennesker på stedet for å søke lykken. Det ble en skuffelse for de aller fleste, for alle utmålene som måtte registreres for å kunne drive gullgraving var allerede tatt av de som kom først til Nome. Det førte til at mange forlot Nome uten at deres drøm om rikdom hadde gått i oppfyllelse. I august 1900 ble de første bygninger reist i Nome og byen ble bygd på rekordtid. Før dette var den en by full av hvite telt og noen små tømmerhytter.

Av de som kom til Nome fra starten av og de første årene etter at gullet ble



Nome i 1907. (Kilde: Wikipedia).

oppdaget var det en stor andel nordmenn og andre skandinaver. Noen av dem kom fra Klondyke og Dawson City hvor gullrushet var nærmest over, mens andre var kommet til Alaska i forbindelse med at det ble sendt over reinsdyr og folk fra Nord-Norge for å gjennomføre en bergingsaksjon for en forventet sultkatastrofe i Klondike-området og for å lære inuittene reindrift. Reinsdyrene og de fleste av deres samiske og andre nordnorske gjeter ble fraktet over Atlanterhavet med skipet *Manitoba* i 1898, og videre med tog gjennom USA til Seattle og derfra med skip til Alaska (Vorren 1990, Andersen 2011). Andre skandinaver og amerikanere med nordisk opprinnelse kom til Nome fra øvrige deler av USA.

***Gjøa* i Nome**

I 1906 var Nome en liten by med omkring 3000 innbyggere som overvintret.

Den hadde elektrisk lys, gater med fortau, en jernbane, skole, hotell, barer og moderne butikker. Besøket til *Gjøa* er beskrevet som årets begivenhet i Nome. Det var etablert en stor mottakelseskomité bestående av byens notabiliteter, representanter for forskjellige foreninger og kjente nordmenn som sto klar til å ta i mot Amundsen. Det finnes en del kildemateriale angående dette besøket. Amundsen skrev selv om det i sin bok om Nordvestpassasjen, mens Helmer Hanssen (1941) nevnte besøket i sin selvbiografi. Amundsen kalte Nome for ”Nordens paradis”. Besøket er nevnt i flere andre bøker, bl.a. Lomen (1954), Kjølås (1948), Sæter (1966), Forselles (1941) og i en rekke norske og amerikanske aviser. To utenbys journalister var til stede (Lynn Denny og Lida Rose McCabe) og disse skrev omfattende artikler om besøket i henholdsvis *Minneapolis Journal* 23. september og *New York Times* 30. september.



Amundsen med følge på utflykt fra Nome til gruvene ved Jess Creek den 2. sept. 1906. Foran Julie Lomen og to kusker; deretter fra venstre Roald Amundsen, Helen Lomen, Godfred Hansen, Lillian Lyng og Henry Bolander med sin karakteristiske skinnlue. (Foto: Carl Lomen).



Besøk ombord i Gjøa i Nome den 1. september 1906. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

Gjøa dukket opp i horisonten utenfor Nome på kvelden den 31. august. Sæter (1996) skriver at fire nordmenn, blant dem de to nordmøringene Anders og Håkon Sæther, fikk øye på *Gjøa* og kastet seg ombord i en liten båt og dro ut mot skuta. De kom seg om bord og fikk hilst på Amundsen og mannskapet. Men da plutselig så de en stor, åpen motorbåt komme mot *Gjøa*. Det var *Wilhelmina*, som var fullpakket med den offisielle delegasjonen med havnefogden i spissen, så de fortet seg å komme i båten igjen. Etter at delegasjonen var ankommet og Amundsen hilst velkommen, ble *Gjøa* buksert inn til ankerplassen utenfor Nome. Nome mangler havn og det er svært grunt farvann utenfor byen. Det er også ofte mye vind og høy sjø i området. Det betyr at alle større skip må ankre opp et godt stykke utenfor Nome. Folk og gods må fraktes inn til land med småbåter og lektere. Det er ganske farefullt å frakte



Roald Amundsen på tur den 3. sept. 1906 med representanter for befolkningen i Nome. De fleste av personene på bildet er identifisert: Foran fra venstre 1. Henry Bolander, 2. Gudbrand Lomen, 3. Jafet Lindeberg (uten hatt), 4. Josephine Lindeberg, 5. Godfred Hansen, 6. John Rustgaard, 7. Ingvard Berner Sverdrup, 8. Julie Lomen, 9. Rasmus Thorolf Lyng, 10. Lillian Lyng, 11. Axel Petersen, 12. Thorulf Lehmann, 13. Conrad Thuland, 14. Helen Lomen (12 år), 15. Roald Amundsen og 16. Eugene Chilberg. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

gods inn til land, og det er anslått at verdier for ca. en halv million dollar gikk tapt i ved lossing av gods bare i året 1899.

Amundsen, Godfred Hansen og flere andre av mannskapet kom på land og ble møtt av en stor folkemengde, selv om det var sent på kvelden. Her ble de blant annet møtt av et hornorkester som spilte ”*Ja, vi elsker*” og av formannen i mottakelseskomiteén, dommer Gudbrand Lomen, som ønsket velkommen. Da Amundsen var i Eagle City den forrige vinteren, hadde Lomen, som fungerende norsk-svensk viskonsul, invitert ham til å besøke Nome på veien sørover. Han inviterte nå Amundsen og hans mannskap til å være byens gjester under oppholdet. Flere andre med norsk bakgrunn var med i komiteén: Carl Lomen, viskonsul Rasmus Thorolf Lyng, Thorulf Lehmann og John Rustgaard.

Helmer Hanssen fortalte at han, Peder Ristvedt og legen X. J. Wright, som hadde ”haiket” med *Gjøa* fra Herscheløya, ble ombord den kvelden. De hadde fått en rekke gaver om bord, bl.a. kom Johan Lampe med en ekte Lysholmer nr. 1 som de hygget seg med i løpet av natten.

Oppholdet i Nome ble en stor opplevelse for mannskapet på *Gjøa* og for de mange de møtte der. Det ble arrangert en rekke fester og turer i omegnen, og det ble tid til proviantering for seilasen til San Francisco.

Den 1. september var det mottakelse for Amundsen og Godfred Hansen på stedets største hotell, Golden Gate Hotel, der disse to ble innlosjert. Mer enn hundre personer stilte opp utenfor hotellet og ble fotografert sammen med Amundsen og Godfred Hansen. Det ble også tid til et besøk ombord i *Gjøa*



Kart med stedsnavn nevnt i teksten. Se også figuren på side 97 for navn på steder omkring Nome og Amundsens sledereise i 1922–23.

for interesserte Nome-folk. Gjøa-folkene hadde ikke penklær, så de måtte til en klesbutikk for å få seg representative antrekk for arrangementene i Nome. Dagen etter ble Amundsen og Godfred Hansen med på tur med hest og vogn til gullfeltene ved Penny River og Jess Creek langs kysten vest for Nome. På turen som ble arrangert av Pioneer Mining Company, var de gjester av selskapets direktør og gruvemillionær, nordmannen Jafet Lindeberg og med hans høyre hånd Eugene Chilberg som guide. Senere besøkte de også de nyoppdagete gullfeltene i Little Creek noen km nord for Nome. Erling

Bjørnson, Bjørnstjernes sønn, var på tilsvarende turer noen uker tidligere etter invitasjon til Nome fra Lindeberg. Bjørnson skrev fire detaljerte artikler i Gudbrandsdølen i september 1906 om sitt besøk i Nome.

Flere store middager ble arrangert. Det var fest med dans i regi av foreningen ”Sons of Norse” og bankett med ca. 150 deltakere for Amundsen og mannskapet gitt av byen Nome med diverse taler fra byens notabiliteter. En av de norske damene som fikk treffe Amundsen var Gjertrud Sæther som da var 19 år. Hun kunne fortelle at ”Amundsen var en ende-

fram og likandes kar, men ein stor stolk til å danse” (Kjølås 1948).

Gudbrand Lomen følte naturlig nok et ansvar som vertskap for Amundsen, siden det var han som tidligere hadde invitert Amundsen til Nome. Siste kvelden før avreisen med *Saratoga* var Amundsen på privat middag hos familien Lomen. Det skulle ikke bli den siste.

Visekonsulen for Norge og Sverige i Nome, Rasmus Thorolf Lyng, var også aktiv under Amundsens besøk og deltok på de ulike arrangementene. Han og hans kone var også med Amundsen på *Saratoga* sørover til Seattle.

Gjøa-folkene møtte en rekke andre nordmenn under oppholdet. Ingvar Berner Sverdrup (brorsønn av Otto Sverdrup) var en av dem som møtte Amundsen med ”*Ja, vi elsker*” ved ankomsten. Helmer Hanssen fortalte at han traff Samuel Balto som hadde gått tvers over Grønland i 1888 med Fridtjof Nansen, og Karl Albertsen fra Tromsø. Mary Balto, som var Samuels niese, serverte Amundsen middag. Hundekjørereren Leonhard Sepala traff de også. Magnus Kjeldsberg fra Kaafjord og svensken Erik Lindblom var kompanjonger med Lindeberg. Disse kjørte Amundsen og Lindeberg gjennom Nome med hestevogn dekorert med norske, danske og svenske flagg. Godfred Hansen møtte også en gammel ungdomsvenn fra Danmark, Ltn. Axel H. Petersen.

Gjøa ble liggende i Nome til den 5. september, da den tok fatt på den lange seilasen sørover til San Francisco med Godfred Hansen som skipper. Akselen til propellen var blitt ødelagt av is nær Barrow, så motoren kunne ikke brukes. De hadde proviantert i Nome og fått en ny

gaffel til masten laget på land av ordentlig materiale. Roald Amundsen hadde det travelt med å komme seg så raskt som mulig til Sitka i det sørlige Alaska for å kalibrere instrumentene sine ved et laboratorium for måling av jordmagnetisme. Raskeste vei var med båt via Seattle og nordover igjen til Sitka via Juneau. Han dro derfor sørover fra Nome til Seattle med *Saratoga* den 7. september.

***Maud* 1920**

Maud dro fra Kristiania i juli 1918 og inn i Nordøstpassasjen fra Barentshavet. Etter to år kom de gjennom Nordøstpassasjen, men de hadde ikke klart å komme i drift inn i Polhavet. Amundsen bestemte derfor at de skulle gå til Nome for å ta inn nye forsyninger og deretter gjøre et nytt forsøk på å drifte over Polhavet. Fire av mannskapet, Helmer Hanssen, Martin Rønne, Knut Sundbeck og Emanuel Tønnesen hadde bestemt seg for å forlate ekspedisjonen og reise hjem fra Nome.

De var ikke lystne på ennå fire-fem nye år ute i isen med *Maud*. Tønnesen reiste fra *Maud* allerede mens skipet lå innefrosset ved Ajonøya på Sibirkysten vinteren 1919–1920 og kom etterhvert til Nome. Der fikk han hjelp av Lindeberg og reiste sørover med *Victoria* til Seattle 5. juli. De øvrige ble med *Maud* til Nome.

Maud kom seg til slutt ut av isen og ankom Nome-området i slutten av juli. Det var dårlig vær da *Maud* ankom, så de måtte søke ly ved Sledge Island et stykke vest for Nome. Amundsen ble fraktet ubemerket inn til Nome av slepebåten *Genevieve* den 27. juli. Han ble kjørt til hotellet med bil, og det samlet seg flere hundre mennesker for å hilse



Jafet Lindeberg med sin karakteristiske gullgraverhatt og Roald Amundsen ombord i Maud ved avgang fra Nome sommeren 1920. (Kilde: Follo Museum).

ham velkommen. Den første kvelden ble han invitert på reinsdyrstek hos familien Lomen. Under oppholdet bodde Amundsen i Lindebergs hus hvor Leonhard Seppalas kone, Constance, stelte for ham. Amundsen hadde hatt flere uhell vinteren 1918–1919. Han hadde brukket armen da han falt ned på isen fra *Maud*. En annen gang holdt han på å bli drept av en isbjørn og fikk skrapet opp ryggen og bena. Han hadde også blitt kullosforgiftet etter at en parafinlampe hadde sluknet. I Nome ble han undersøkt av dr. Curtis Welch og han ble funnet i fin fysisk og psykisk form.

Maud ankret opp utenfor Nome den 29. juli. Det var dyrt (300 dollar pr. måned) å skaffe nytt mannskap i Nome som kunne erstatte de tre av mannskapet som mønstret av her, så Amundsen valgte å ikke hyre noen nye.

Den eneste han tok med seg fra Nome var den eldre inuitkvinnen Mary Tootsarlik som kokke som ble anbefalt av Linde-

berg. Hun kom fra Cape Prince of Wales. Helmer Hanssen gjenkjente henne som Tutsi fra besøket på Herscheløya med *Gjøa*. Dessuten hadde de med B. B. Wall som passasjer over til Tsjuktjsherhalvøya. Han het opprinnelig Berent Bersvendsen og var fra Målselv. Wall drev en handelsstasjon i en liten tsjuksjerbosetting på vestsiden av Kapp Serdsje-Kamen. Han kjente Hanssen og Wisting fra besøk der foregående vinter, og han hadde også lånt ekspedisjonen russiske penger som de trengte på reiser med hundespann mm. (Wisting 1930, Hanssen 1941). Wall fikk de også mye å gjøre med neste vinter, da *Maud* lå innefrosset nær Kapp Serdsje-Kamen.

Før avreisen fra Nome ble det holdt mottakelse for Amundsen hvor han fikk en medalje³ i gull av Nomes innbyggere. På medaljen sto det inngravert: “*Presented to Captain Roald Amundsen the world’s greatest explorer by the citizens of Nome, August sixth 1920. Commemorating his second visit*”.

Den 8. august dro *Maud* ut igjen i strålende vær med kurs mot Wrangeløya. Den ble fulgt av en rekke båter omkring 10 nautiske mil utover, før gjestene og de tre som skulle mønstre av forlot skuta og gikk over i småbåter. Amundsen dro av gårde fra Nome ganske brått og valgte å gå før direktør Gustav Lund og Ferdinand Lunde fra Bio-film nådde fram fra Norge via Seattle med en mengde post og gods (inkl. instrumenter, bøker, aviser og film). Da Lund kom til Seattle den 14. juli hadde *Victoria* nettopp gått til Nome, og neste båt ville ikke ankomme stedet før den 24. august.

3. Medaljen befinner seg i Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo.

Helmer Hanssen (1941) skrev at da *Maud* kom til Nome, lå *Victoria* klar til avgang til Seattle. Men de tre som skulle reise hjem rakk ikke å bli med og måtte være i Nome en måneds tid til neste avgang (8. september). Amundsen hadde avtalt med Lindeberg at han skulle ta seg av forsendelsen av en stor mengde gods til Norge (bl.a. de etnografiske og zoologiske samlingene), og han spurte også om de tre kunne få arbeid i gruvene mens de ventet på *Victoria*. Manuskriptet til boken om seilasen gjennom Nordøstpassasjen ble også sendt til forlaget i Norge, og boken kom ut året etter (Amundsen 1921).

Forsendelsen av samlingene til Norge skapte problemer for Lindeberg, for Amundsen hadde ikke sørget for tollpapirer som dokumenterte at det zoologiske materialet ikke stammet fra Alaska. Samlingene inneholdt bl.a. et større antall av de sjeldne og verdifulle arktiske måkene rosenmåke og sabinemåke i tillegg til et stor mengde pelsverk. Viltlovgivningen i Alaska var streng, og materialet ville blitt konfiskert uten slik dokumentasjon. Lindeberg måtte derfor ty til ulovligheter og fikk et skip som kom fra Herschel Island i Canada til å "overta" materialet og fylle ut skjemaer som viste at samlingene var i transitt fra Canada til Norge.

Amundsen var skuffet over de tre som valgte å forlate *Maud*, og han ga dem ingen reisepenger. Helmer Hanssen tok arbeid hos Lindeberg med å drive et hestespann og tjente 77 dollar, før han sluttet da klær og sko var utslitt. Han bodde i en stor brakke oppe ved gruvene. Sundbeck og Rønne var ikke så interessert i å jobbe i gruvene og holdt seg nede i byen. Rønne hadde isjas og mente at han ikke kunne

klare arbeidet i gruvene. De hadde ingen penger til oppholdet i Nome og måtte selge klærne sine for å kunne overleve. Helmer Hanssen (1941) fortalte at han traff en rekke nordmenn der, bl.a. Seppala fra Skjervøy og Lysholm fra Trondheim. De var formenn og hadde ansvar for at vannledningssystemet til gruvene til enhver tid var i orden. Han traff også Gunnar Kaasen og presten Forså (opprinnelig fra Stavanger). Kapt. Petter Olsen, representant for firmaet W. C. Møller, Drammen (som handlet med klær og pelsverk) hjalp til for å få norske myndigheter til å dekke reisen fra Nome til Seattle.

Til Nome i 1921

Det gikk ikke som Amundsen hadde planlagt med å få *Maud* i drift med isen inn i Polhavet. Skuta hadde blitt liggende gjennom vinteren ved Kapp Serdsje-Kamen omtrent en tredjedels vei mellom Nome og Wrangeløya. Der hadde de fått problemer med propellen. Amundsen reiste i mai 1921 til Nome for å skaffe assistanse til *Maud* om det trengtes. Etter at Wisting hadde kjørt ham med hundespann til Østkapp (ca. 110 km), fikk han skyss til Nome med frakteskuten *Herman* (som hadde norsk kaptein, Christian Theodor Pedersen fra Sandefjord). Amundsen ankom Nome den 17. juni 1921 og reiste videre med *Victoria* sørover den 26. og kom til Seattle 4. juli. På denne turen hadde Amundsen med seg de to små tsjuksjerpikene som ble med til Norge og var hos ham som pleiedøtre i flere år før de ble sendt tilbake til Beringstredet i 1925 (Ytreberg 2018). Den ene, Kakonita, var datter av Kakot som jobbet på *Maud* mens den lå innefrosset forrige vinter.

Moren var død. Den andre, Camilla, var datter av den australske handelsmannen på Østkapp Clarendon (Charlie) Carpendale og hans tsjuktsjerkone.

Det viste seg at propellen på *Maud* bare hadde ett og et halvt propellblad og at propellakselen var skadet. Men motoren kunne likevel brukes i nødsfall over kortere strekninger. De kom seg derved ut til Beringstredet ved egen hjelp og ble tauet ut i åpent farvann og ned forbi St. Lawrence Island av kystvaktskipet *Bear*. Deretter måtte de seile den lange veien helt til Seattle med *Maud*, som slett ikke var noen god skute å seile. Etter et stopp i Dutch Harbor ankom *Maud* Seattle den 30. august 1921 og ble møtt av Amundsen, som fortsatt oppholdt seg i byen. Han hadde fått bo i en prektig villa som var eiet av forretningsmannen Einar von Krogh Beyer fra Bergen som drev innen fiskeribransjen. Amundsen ble der helt til

over nyttår da han dro videre til London og Norge.

***Maud* 1922–1923**

Amundsen kom tilbake til Seattle med tog den 31. april 1922. Han hadde egentlig tenkt å ankomme med ett av sine to fly, som skulle være med *Maud* nordover, men dette havarerte underveis i Pennsylvania pga. motorproblemer. Verken Amundsen eller noen av de andre som var ombord ble alvorlig skadet, men flyet var ubrukelig. Et erstatningsfly ble skaffet, og de to flyene ble sendt med tog til Seattle.

Maud var nå igjen klar til avreise mot Polhavet. Den 2. juni ble *Maud* eskortert ut av havnen av en mengde båter. Amundsen forlot *Maud* ved West Point et stykke ute i Puget Sound. Han valgte å reise til Nome den 4. juni med *Victoria*. Ombord traff han den unge Bess Magids – et møte



Amundsen kjøres i flaggsmykket bil ved avreisen med Maud fra Nome den 28. juli 1922. Ved siden av Amundsen sitter t.h. Claude S. Cochrane, kaptein på kystvaktskipet Bear og t.v. Gudbrand Lomen. (Kilde: Alaska State Archives, ASL-P01-4762).

som skulle få stor betydning noen år senere. Han kom til Nome den 15. juni og fikk tid til å gjøre en del forberedelser der før *Maud* ankom den 21. juni.

Allerede den 28. juni forlot ekspedisjonen Nome⁴. Byen ga dem et festlig farvel, og kystvaktskipet *Bear* eskorterte *Maud* et stykke på veien, før *Maud* satte kurs mot Østkapp på den andre siden av Beringstredet for å hente hunder som de hadde etterlatt der og skinnklær som Amundsen hadde bestilt hos Carpendale.

Ved Østkapp møtte de også *Herman* med kaptein Pedersen og frue ombord. Amundsen fikk høre at det var mye is og vanskelig å ta seg frem nordover. Pedersen fortalte at de hadde vært ute for de verste stormer og isforhold på 30 år. Hans kone, sykepleieren May Olive Pedersen, hadde gjennomført 8-timers vakter i tønna 10 meter over dekket under stormen. Amundsen var så imponert over henne at han forærte henne en av sine hunder, sannsynligvis en av collie-hvalpene som de hadde med fra Seattle (Sverdrup 1926).

Maud dro videre opp mot Kapp Serdsej-Kamen for å hente hundepemmikan som de hadde satt igjen, men dette måtte oppgis pga. isforholdene, og de dro tilbake til Alaska. Planen var å sette i land Amundsen sammen med flyverne Oskar Omdal og Elmer Fullerton, filmfotografen Reidar Lund⁵ og Junkers-Larsen JL-6-flyet *Elisabeth* ved Barrow, hvorfra Amundsen skulle fly over Nordpolen til Svalbard. På grunn av de vanskelige isforholdene valgte Amundsen å

dra til Deering først for å vente på at isforholdene skulle bedre seg. I Deering forlot Fullerton ekspedisjonen etter uoverensstemmelser med Amundsen.

Deering var et lite sted hvor det bl.a. var en handelsstasjon som betjente lokale gullgravere og inuitter i området. Valget av Deering var kanskje ikke noen tilfældighet, noe Odd Dahl (1981) bemerket i sin selvbiografi. Det var Samuel Magids (gift med tidligere nevnte Bess) og hans bror Boris som drev handelsstasjonen der.

Til Wainwright

Mens de lå ved Deering fikk de kontakt med rederen kapt. John (Johan) Backland på skonnerten *C. S. Holmes* som lå ved Kotzebue litt lenger nord og som skulle til Barrow. Backland, som opprinnelig var svensk, var villig til å frakte Amundsen til Barrow. Styrmannen på *C.S. Holmes* var Nils J. Andersen fra Lisleby ved Fredrikstad.

Maud dro en snartur over til Kotzebue, og der ble flyet og annet gods lastet over i *C.S. Holmes*. Siden *C.S. Holmes* kunne frakte Amundsen til Barrow, ville *Maud* komme seg raskere inn i drivisen i Polhavet. *Maud* forlot Deering den 23. juli og traff på *C.S. Holmes* utenfor Point Hope. Amundsen var i land på Point Hope og kjøpte noen sledehunder til *Maud* før han og *Maud*-mannskapet skilte lag på kvelden den 28. juli. *Maud* fortsatte mot Wrangeløya hvor de håpet å komme i drift mot Nordpolen, mens Amundsen, Omdal og Lund gikk om bord i *C. S. Holmes* og vinket farvel.

C. S. Holmes skulle fortsette mot Barrow, men det blåste opp til orkan, og i den voldsomme sjøen holdt de på å bli blåst på land. Da det stilnet hadde de

4. Den beste kilden til Amundsens aktiviteter fra avreisen fra Nome til tilbakereisen fra Wainwright i august 1923 er hans egen dagbok 28.6.1922–10.8.1923. Nasjonalbiblioteket, Ms.8° 1196 19: XI. Dagbok fra "Maud".

5. Lund skrev en beretning om turen til Wainwright i Polarboken 1954.



Kapteinen på frakteskuten Herman, Christian T. Pedersen, på besøk hos Amundsen i Wainwright den 20. august 1922. Pedersen var gjennom mange år en av de mest kjente handelsmenn langs nordkysten av Alaska og ved Tsjuksjerhalvøya. (Kilde: Glenbow Archives).

bare én fot vann under kjølen. De dro av gårde fra Point Hope den 1. august og holdt på i mer enn to uker med å prøve å komme seg gjennom isen til Barrow. Til slutt måtte de oppgi dette og valgte å gå i land og etablere leir 5 km sør for inuitbosettingen Wainwright. Wainwright ligger omkring 150 km sørvest for Barrow og hadde dengang ca. 100 innbyggere. Amundsen forsto språket til inuittene ganske bra og kunne kommunisere med dem. Det var bare tre hvite i bosettingen, handelsmannen Arthur James (Jim) Allen som var gift med en inuitkvinne og læreren Russel Cramer og hans kone Lesley.

De kom til Wainwright den 17. august, og dagen etter begynte lossingen av flyet, proviant, materialer til et hus og annet gods. Været var preget av mye vind, regn og tåke. Amundsen bestemte derfor at det var for sent å forsøke på en flyvning over Nordpolen dette året og forberedte seg i stedet på overvintring og flyvning året etter når midnattssolen var tilbake. De bygde et hus med fire rom og kjøkken

som de kalte "Villa Maudheim" og hvor de hadde det riktig komfortabelt. Her var det også mørkerom for filmfremkalling, lager og verksted. Det ble bygd et eget skur til oppbevaring av flyet.

Amundsen sto for matlagingen og var i følge Omdal en fortreffelig kokk. Når han rørte i grytene sang han ofte sin yndlingssang "My Isle of Golden Dreams." Reidar Lund⁶ skrev også om Amundsens kokkekunster: "*maken til sprøstekte rundstykker og nytrukken, kruttsterk kaffe samt alle tiders dyrestek hver søndag har jeg aldri smakt hverken før eller siden.*"

Lund fikk med seg et stort materiale med fotografier og film da han returnerte med *C.S. Holmes* den 3. september og ble med skipet helt til Seattle, hvor han ankom den 7. oktober.

Amundsen så antakelig relativt mørkt på å skulle tilbringe hele vinteren bare sammen med Omdal, uten å ha noen større oppgaver og uten å ha kontakt med

6. Se Lunds artikkel om turen til Wainwright i Polarboken 1954.

omverdenen. Han bestemte seg derfor til å dra til Nome for å tilbringe vinteren der, mens Omdal passet på flyet og huset. I Nome kjente Amundsen mange, og her var det mer liv. Det bodde ca. 1000 mennesker i Nome i vinterhalvåret på den tiden. Dessuten var det tilgang til post og telegraf, slik at han kunne holde kontakt med omverdenen, både når det gjaldt forretninger og privat. I tillegg kunne han få telegrafiske nyheter fra *Maud*. Han hevdet også som en medvirkende grunn, at han hadde behov for å konsultere en lege og ta røntgenbilder av sin arm som han hadde skadet vinteren 1918–19. Videre ønsket han å kalibrere sine kronometre med tidssignalet fra Paris. Det var ikke bare enkelt å komme seg til Nome. Det var hele 1000 km med hundespenn, altså like langt som bilveien fra Kristiansand til Namsos.

Den 1. november dro Amundsen av sted til Barrow sammen med sin innfødte hjelper Upiksoun, som var Jim Allens svoger, og to kjørereine med sleder. Han måtte gi opp allerede da han kom til inuitbosettingen i Wainwright og fikk i stedet låne hundespennet til Allen. De kom til Barrow den 5. november og var tilbake igjen i huset Maudheim den 12. november. I Barrow bodde han hos den tidligere hvalfangeren Charles Brower som drev handelsstasjon til pelsfirmaet Herman Liebes. Brower (1942) har fortalt om besøket. Amundsen klagde på at han ikke fikk sove fordi noen lemen, som Brower hadde i bur, skrapet på nettingen rundt buret hele natten. Brower husket tydelig den 21 august 1906, da *Gjøa* ankret opp utenfor Barrow etter ferden gjennom Nordvestpassasjen.

Amundsen var også på ettermiddags-

besøk hos misjonæren og sykepleieren Augusta Mueller på det lokale sykehuset, som var drevet av presbyterianere. Hun skrev om besøket til en venninne (Graham, Pflaum & Nord 2003). Amundsen hadde ingen hunder til den lange reisen til Nome, men i Barrow fikk han tilbud om å bli med postføreren Ned Nusuninger som betjente ruten med hundespenn fra Barrow til Kotzebue (832 km) tre ganger i løpet av vinteren. Nusuninger skulle ha 150 dollar for dette.

Med hundespenn til Nome

Nusuninger og Amundsen dro fra Wainwright den 19. november med hundespenn. Ruten gikk sørover langs kysten, og Ned fortalte Amundsen at han navigerte etter stjernene. Det kan ikke ha vært lett, for de hadde mye dårlig vær underveis. Men det gikk bra. De nådde Point Hope den 25. november og stoppet der noen dager før de dro videre. De måtte ligge over et døgn i Kivalina pga. snøstorm, og der var det stor fest i forbindelse med feiring av “Thanksgiving Day”. Endelig ankom de Kotzebue den 1. desember. Der tok Amundsen inn i kapt. Backlands forretning som ble bestyrt av Dick Hall. Han fikk sendt telegram til *Maud* via telegrafstasjonen i Noorvik, som lå ca. 70 km lenger øst, og fikk svar fra *Maud* noen dager etterpå med beskjed om at alt var vel ombord.

Amundsen dro videre den 5. desember med hundespennet til Boris Magids (bror til Sam Magids) som befant seg i Kotzebue. Dick Hall fulgte ham et stykke på vei. Amundsen kom til Deering den 6. des. og tok inn på brødrene Magids sin handelsstasjon, der han også hadde vært sist sommer. Han var heldig og traff på

John Hoyer, som var ”winter manager” for gruvene til Cordova Mining Company i Inmachuk sør for Deering og som skulle til Nome med hundespann. Amundsen fikk en avtale om å kunne slå følge med Hoyer. Han fikk kjøpt seg fire hunder og fikk låne en av Sam Magids sine sleder. Amundsen og Hoyer dro videre sørover den 9. desember.

Ved en gruvecamp litt sør for Deering fikk Amundsen låne en femte hund. Turen til Nome foregikk uten store problemer bortsett at det var dyp snø og bare et tynt lag med skare som gjorde at hundene ofte gikk gjennom skaren og måtte slite litt ekstra. Løypene fra Kotzebue og sørover var stort sett merket med tre meter høye staker som er forholdsvis lette å følge hvis sikten er god. De ankom Nome den 14. desember.

Oppholdet i Nome

Amundsen flyttet etter noen dager inn i et hus som Ralph Lomen stilte til dis-

posisjon. Inuitkvinnen Mary som nå var tilbake i Nome fikk jobb som husholder-ske for Amundsen. På julaften og første juledag var han til middag hos familien Lomen, og julekvelden ble feiret hos dr. Welch. Han ble i Nome helt til den 13. april. Mye av tiden brukte han til hundekjøring. Hundene han hadde med seg ble plassert i pensjon i Leonhard Seppalas kennel. Amundsen kjøpte også flere nye hunder og fikk et brukbart hundespann. Nesten hver dag som været tillot det, var Amundsen på tur med hundespann. Han var på turer med flere kjente hundekjørere som Seppala og John Hegness. På en tur med Seppala var de borte i en hel uke. Det var en rekke hundeløp i Nome gjennom vinteren, og Amundsen var starter for minst to av disse. Han lånte også ut hundene sine til Helen Lomen til et løp for kvinnelige hundekjørere.

Ellers gikk tiden med til selskapelighet og kontorarbeid med brevskrivning og utveksling av telegrammer. Amundsen



Damenes hundekjøring i Nome den 28. januar 1923. Roald Amundsen (med topplue) har lånt ut sitt hundespann til Helen Lomen. (Kilde: Follo Museum).



Amundsen med hundespann mot Wainwright i april 1923 etter en overnatting på Nugget Roadhouse. (Foto: Harry Phillips).

hadde dårlig økonomi og var truet med konkurs. I tillegg hadde han et uavklart kjærlighetsforhold til Kiss Bennett i London. Telegrammeldinger om at alt var vel ombord i *Maud* var betryggende. Det var mye skriverier i avisene på den tiden, der mange mente at den planlagte nordpolflyvingen var ganske hasardøs. Amundsen var tydeligvis også innstilt på at sjansen for at noe kunne gå galt var til stede. Han skrev i brev til sin venn Herman Gade: ”Men det er fanden så stor sannsynlighet for at vi legger våre ben der oppe. Vi skal nå gjøre hva vi kan.”

Det nærmet seg vår, og den 6. april var det kommet en flokk med trekkfugler – snøspurver – som spiste på hestemøkk i gatene. Amundsen gjorde seg nå klar til å

dra den lange veien tilbake til Wainwright med hundespann. Han hadde fått ordnet med at en telegrafist, menig T.S. Pierce fra the Army Signal Corps hadde fått permisjon fra forsvaret og kunne bli med fra Nome til Wainwright som telegrafioperator og i tillegg filmfotograf for Lomens fotoforretning. Videre hadde Amundsen sikret seg hundekjørerene Gunnar Kaasen til å kjøre et eget spann. Etter ankomst til Wainwright skulle sistnevnte fungere som kurér og dra med hundespann til telegrafstasjonen i Noorvik og sende meldinger om flyvningen.

Med hundespann tilbake til Wainwright

Den 13. april dro Amundsen av gårde fra Nome. Byen var i festskrud, og utenfor bygningen til Coast Guard ble det hengt opp liner med signalflagg. Følget besto av tre hundespann. Amundsen kjørte med 11 hunder og hadde Ralph Lomen som passasjer på sleden. Kaasen hadde også 11 hunder og han hadde Pierce på sleden. I tillegg var Seppala med de første dagene. Han hadde 17 hunder foran sleden og hadde med seg E.J. Gorman fra gruveselskapet Hammon Consolidated Gold Fields. De skulle samme vei til Kougarak-distriktet, der Gorman hadde et oppdrag knyttet til gravedriften.

Da det ble kjent at Amundsen skulle dra den 13. april, samlet mer enn 20 personer seg i Shaughnessy Roadhouse ved Solomon (60 km øst for Nome) for å ta i mot og feire Amundsen på veien til Wainwright. En storslagen middag var laget klar. Skuffelsen var stor da de fikk beskjed om at Amundsen hadde tatt den vestligere ruten via Kougarak-distriktet til Candle og ikke den vanlige lenger øst via Solomon, som ble brukt i forbindelse

med hundekappkjøringene til Candle.

En av dem som hadde ventet på Amundsen var filmfotografen Harry Phillips som representerte International Film Company. Han ble mektig irritert over ikke å få opptak av Amundsens følge. Han returnerte derfor umiddelbart til Nome, fikk tak i et annet hundespenn og satte av gårde mot Nugget Roadhouse, der Amundsen hadde overnattet. Phillips ankom tidlig om morgenen, akkurat i det Amundsen holdt på å gjøre seg klar til å dra videre nordover. Amundsen var

ikke særlig begeistret. Det var tydeligvis konkurranse om filmopptakene fra ekspedisjonen. Phillips, som gikk på krykker og nettopp hadde blitt utskrevet fra sykehus, fikk i alle fall noen opptak og dro tilbake til Nome. Han instruerte også sin kollega S. C. Scarborough om å dra til Candle for å møte Amundsen og dra derfra videre til Wainwright.

Den 16. april dro Seppala og Lomen tilbake til Nome, mens de to øvrige hundespennene fortsatte og kom til Candle den 18. april. Underveis overnattet de i



Amundsens rute med hundeslede fra Nome til Wainwright i april-mai 1923. Fra Kotzebue fulgte han kysten nordover. Røde trekanter angir plasser han overnattet. På turen sørover fra Wainwright til Nome i november-desember 1922 fulgte han omtrent samme rute, men dro direkte fra Kotzebue til Deering og var ikke innom Candle.

såkalte ”roadhouses” og ”shelter cabins”. De førstnevnte er beskrevet av Lincoln Ellsworth (1940) fra hans besøk i dette området i 1913: *”De var bygget av bord eller tømmer og hadde et eneste, stort rum – en bar tvers over den ene enden, de andre veggene kantet med køierekker og en varm blikkovn i midten.”* Amundsen beskriver ”shelter cabins” i sin dagbok fra turen som: *”disse ‘cabins’ er alt annet enn hyggelige. Ca. 20 fot høye og bygget i bølgeblikk er de kalde som tusen.”*

De oppholdt seg i den lille gullgrav-erbyen Candle⁷ noen dager. Pierce ble sendt til Bear Creek, 70 km fra Candle, hvor Amundsen hadde gjort en avtale med en svenske om å låne et trådløst mottakerapparat. Det eksisterer et lydopptak hvor Rosa Robinson blir intervjuet av sitt barnebarn (Churchill 2018). Rosa var en ung jødisk dame som kom til Candle i 1913. Hun giftet seg året før med Hilkey Robinson som drev en handelsstasjon i Candle. Rosa fortalte at hun traff Amundsen og hans følge i Candle. De hadde forsøkt å innlosjere seg i et roadhouse, men det var stengt. Hun inviterte dem på middag i leiligheten i etasjen over Robinsons butikk. Middagen og etterfølgende kaffe med kanelboller ble satt stor pris på. Om kvelden den 24. april dro de videre fra Candle og kom til Kotzebue på ettermiddagen dagen etter. Amundsen hadde nå 12 hunder. Også denne gangen tok han inn hos Dick Hall. Amundsen hadde nå fått problemer med snøblindhet og måtte holde seg i ro noen dager. Det bar av sted igjen den 28. april og de jobbet seg sakte

7. Det var den svenske greven Georg af Forselles, som oppdaget gullforekomstene ved Candle i år 1901 (Forselles 1941). Han ga stedet navnet Candle etter den dråpeformete formen på buskene som vokste i området.

men sikkert mot Wainwright. Endelig den 9. mai kom de frem til Maudheim⁸ etter snau fire uker underveis.

Mislykket flyving

Det var klart til prøvetur med flyet den 11. mai. Omdal hadde med seg inuitten Upiksoun ombord. De landet på isen med skiunderstell. Det gikk som kjent ikke etter planen. Omdal fortalte i Aftenposten 10. desember 1923 at maskinen etter landingen gled pent bortover marken men la seg litt over på siden. Dermed brakk akslingen, og understellet ble beskadiget. Akslingen for venstre ski ble vridd av like ved naglingen, så den var altfor svakt og laget av for tynt gods. Dagen etter dro Gunnar Kaasen med hundeslede sørover for å få sendt ut melding om uhellet fra telegrafan i Noorvik. Det ble en strevsom tur og han kom til Kotzebue først den 26. mai og dro videre til Noorvik.

Det ble gjort forsøk på å reparere flyet (eller apparatet – som de kalte fly den gangen), og forsøk på ny prøvetur ble gjort 10. juni, men de måtte til slutt gi opp. I begynnelsen av juli gikk isen opp i lagunene nær Maudheim. Omdal fikk satt på flottører på flyet slik at det kunne ta av fra sjøen. Flere prøveflyvinger ble gjennomført, men det viste seg at flyet ikke ville lette med så mye last som de måtte ha med. Amundsens plan var på dette tidspunkt at Omdal og Pierce først skulle fly til Barrow og gjøre alt klart der, før Omdal dro tilbake for å hente Amundsen. Selv polflyvingen skulle starte fra Barrow.

8. Dick Hall drev for øvrig noen år senere en handelsstasjon i Amundsens hus i Wainwright, eid av Backands firma Midnight Sun Trading and Transportation Company. Huset ble da påbygd med en ekstra etasje.

Den 13. juli ble den endelige bestemmelsen tatt om å pakke ned flyet og sende det tilbake til Seattle. I slutten av juli kom det flere skip forbi Wainwright på vei nordover. Amundsen var på besøk ombord i H. Liebes's *Arctic* som hadde telegrafstasjon, så han fikk sendt ut meldinger derfra. Omdal ble med Hudson's Bay Companys skonnert *Lady Kindersley* nordover mot Barrow for å se på landingsplassen der med tanke på senere flyvninger. Fra *Lady Kindersley* fikk de ferske appelsiner, epler, egg mm. som ble satt stor pris på. Den 8. august var Amundsen på besøk ombord i *C.S. Holmes* og fikk telegrafisk beskjed fra sin Seattle-baserte agent Hakon H. Hammer, som var i Norge på det tidspunktet, at han hadde skaffet et nytt Junkers-fly til Amundsens disposisjon der. Amundsen valgte å takke ja til tilbudet og ville derfor avbryte ekspedisjonen og komme seg til Seattle for å diskutere fremtidige planer når Hammer var tilbake fra Norge.

Amundsen og Pierce fikk skyss med kapt. Cochran på kystvaktskipet *Bear* og kom til Nome den 20. august, mens kapt. Backland på *C.S. Holmes* tok med Omdal og flyet til Seattle. Amundsen bodde i Seppalas hus i Nome mens Seppala-familien hadde tilhold i sommerboligen ved Cape Horn snaue 30 km nord for Nome. Han ble i Nome til *Victoria* gikk sørover. Flyet *Elisabeth* ble solgt til Les Hubbard i Seattle og totalhavarerte i 1924. Amundsen og Omdal reiste hver sin vei hjem til Norge.

Luftskipet *Norge* 1926

Siste gang Roald Amundsen var i Alaska var i forbindelse med ferden med luft-

skipet *Norge* i 1926 over Nordpolen fra Ny-Ålesund til Alaska (Amundsen og Ellsworth 1926). Luftskipet kom ut for både tåke og storm etter at det kom inn over Alaska. Blant de første som så *Norge*, da det kom til syne vest for Barrow var Charles Brower. Senere fløy luftskipet i lav høyde over Wainwright. Deretter ble det tåke og navigeringen ble vanskelig. Mannskapet var også utslitte etter tre døgn i luften uten særlig med søvn. Meningen var å lande i Nome, men da *Norge* kom ut av tåka og det stilnet noe, valgte de å lande på kvelden den 13. mai på isen i Grantley Harbor like øst for landsbyen Teller, som ligger ca. 150 km (i luftlinje) nordvest for Nome. Vinden tok tak i luftskipet etter landing og det ble liggende stille bare noen få meter fra stranden og bebyggelsen.

Dette var selvfølgelig en stor skuffelse for befolkningen i Nome som hadde forberedt seg på en storslagen velkomst for Amundsen og resten av mannskapet. Dette var andre gang Amundsen hadde skuffet sine venner i Nome. Mange hadde avreisen med hundespann våren 1923 i friskt minne, der Amundsen tok en annen rute enn der hvor de som hadde tenkt å feire ham hadde stilt seg opp.

Amundsen hadde bedt sin venn, fungerende norsk visekonsul Ralph Lomen om at det ble laget en landingsplass i Nome for luftskipet. Alt var gjort klart slik at luftskipet kunne lande og taes fast, og hundre mann var mobilisert til landingen. Landingspunktet var merket med et stort norsk flagg. Gatene i Nome var pyntet til fest med flagg og en stor bue hvor det sto "From Rome to Nome". Men alt var forgiveves.

Mannskapet ombord i *Norge* besto i til-

legg til Amundsen av nordmennene Hjalmar Riiser-Larsen, Oskar Omdal, Emil Horgen, Oscar Wisting, Birger Gottwaldt, Frithjof Storm-Johnsen, og Fredrik Ramm, svensken Finn Malmgren, italienerne Umberto Nobile, Natale Cecioni, Renato Alessandrini, Ettore Arduino, Attilio Caratti og Vincenzo Pomella. Sistemann var amerikaneren Lincoln Ellsworth som finansierte en stor del av ekspedisjonen.

I Teller var det to handelsstasjoner. Nordmennene, Malmgren og Ellsworth ble innlosjert i handelshuset som ble bestyrt av dansken Thomas (Tom) A. Petersen som var gift med den norsk-ættede Alberta Petersen. Hun tok de første bildene av landingen til *Norge* i Teller, og disse ble etter hvert spredt verden rundt. Riiser-Larsen og Nobile fikk bo privat hos Petersen. De øvrige italienerne bodde på George Waldhelms handelsstasjon. Det ble stort oppstyr med de nye gjestene. De delte ut appelsiner fra Italia, sjokolade og kaker til lokalbefolkningen. På handelsstasjonen ble det skålt i italiensk vin og champagne. Elizabeth Bernhardt Pinson (2004) var øyenvitne til besøket og har skrevet om dette i ettertid. Hun vokste opp i Teller og var 14 år da *Norge* kom på besøk.

Telegrafstasjonen i Teller var i uorden, og Amundsen ville komme seg til Nome så snart som mulig. Telegrafistene fra *Norge* klarte imidlertid å få telegrafen til å fungere og fikk kontakt med Nome om kvelden den 14. mai.

Snart kom det to småfly med fotografier. Et var chartret av New York Times og Pathé News, det andre av International News Reel. Det var et kappløp for å få bilder og film ut i verden. Alberta Peter-

sen ble med et av flyene tilbake til Nome for å få fremkalt filmene sine. Der kjøpte en av pilotene, Joseph Crossen, filmene og fikk sendt dem til Seattle slik at bildene ble offentliggjort.

I motsetning til det som hevdes i flere Amundsen-biografier (Bomann-Larsen 1995, Wisting 2011, Kristensen 2017), dro Amundsen ikke med hundespann fra Teller til Nome. Det var for lite snø til å kjøre hundespann over tundraen. Tom Petersen hadde en motorbåt, *Pippin*, som han var villig til å skysse Amundsen til Nome med. Båten måtte først trekkes med hundespann 25 km over den frosne bukten Port Clarence ut til åpent hav før den kunne sjøsettes. Amundsen, Ellsworth, Wisting og Omdal dro med Petersen fra Teller den 15. mai og kom frem til utløpet av Snake River i utkanten av Nome tidlig neste morgen. Her ble de møtt av en liten gruppe med 5–6 av Amundsens gamle venner anført av Gudbrand og Ralph Lomen og Leonhard Seppala.

De øvrige av mannskapet på *Norge* ble igjen i Teller for å demontere luftskipet, slik at det kunne fraktes med båt sørover til Seattle og videre til Europa. Mye av det som ikke skulle gjenbrukes fra luftskipet ble gitt bort til lokalbefolkningen. Elizabeth Pinson fortalte at de fikk tak i en del av luftskipets duk⁹ som de lagde klær av. Det mellomste laget av duken var slikeaktig men dekket av et brunt oljeaktig belegg. Belegget fjernet de med parafin eller eddik, og resultatet ble et kremgult stoff som man sydde kjoler, bluser og undertøy av.

Storinnrykket av folk i Teller gjorde det nødvendig for Petersen å proviantere

9. For bilder av duken: se <https://digitaltmuseum.no/021028055702/duk/media?slide=0>



Båten Pippin trekkes av hundespenn fra Teller og over isen på Port Clarence til åpent vann, hvorfra Amundsen, Ellsworth, Omdal og Wisting fraktes til Nome etter landingen med luftskipet Norge i mai 1926. Håndkolorert lysbilde. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

i Nome. Han dro tilbake med *Pippin* til Teller etter noen dager, og hadde da med seg Alberta, som hadde solgt filmene sine, og Omdal som kunne gjøre mer nytte for seg i Teller enn i Nome. Omdal snakket italiensk og han hadde med seg omkring 125 telegrammer til mannskapet på Norge.

De nyankomne i Nome flyttet inn i byens gjestebolig, tømmerhytten "Explorer's Club of Nome". Amundsen hadde gjort avtale med New York Times om å levere en beretning om ferden på 75000 ord. Det var ganske mye, og det ble til fem lange artikler i avisen, som også ble solgt videre til en rekke andre aviser. Amundsen leide et "kontor" på sykehuset, der han sammen med flere av sine medarbeidere skrev beretningen. Amundsen ble mektig irritert da han fikk høre at Nobile i Teller hadde telegrafert en beretning om

ferden til Italias statsminister Mussolini. Associated Press bragte nyheten videre, og nå var den også klar til publisering i lokalavisen Nome Nugget. Dette var et brudd på avtalen Nobile hadde i forbindelse med ekspedisjonen. Amundsen oppsøkte redaktøren men ble nektet å se artikkelen før den kom på trykk.

Wisting kjedet seg og dro på båttur til bl.a. gullgruvene ved Bluff (90 km øst for Nome) sammen med Ralph Lomen. Wisting og Ellsworth var også på tur med Seppala nord for Nome, bl.a. til hans sommerkennel ved fjellformasjonen Cape Horn (Ellsworth 1940).

Amundsen hadde bruk for Ramm og Malmgren for å bidra til avisartiklene, og de kom til Nome fra Teller den 25. mai.

Kapt. Thomas Ross ved kystvaktstasjonen i Nome tilbød Nobile å sende motorkutteren *Hazel* til Teller for å hente

de gjenværende av mannskapet. Den la til ved iskanten, og italienerne dro ut over isen med hundesleder før de gikk om bord og kom til Nome natten til den 1. juni. De øvrige ville ikke bli med, men ventet på brødrene Lomens skonnert *Silver Wave*, som Amundsen hadde avtalt skulle hente de som var igjen i Teller.

Den 7. juli ble luftskipet hentet av Alaska Steamship Companys fraktebåt *Tanana* og sendt til Seattle. Senere ble det solgt tilbake til den italienske stat og fraktet til Italia med skipet *Savoia*.

Etter ankomst til Nome flyttet mannskapet inn på et hotell. Nobile var ikke fornøyd med dette og flyttet inn på et annet hotell som egentlig var stengt for vinteren. Nå måtte alle vente på første båt sørover til Seattle, *Victoria*, som gikk 17. juli.

Striden som hadde bygget seg opp mellom Amundsen og Nobile ble intensivert, og de prøvde å unngå hverandre. Nobile var tydeligvis betydelig mer populær i Nome enn Amundsen, og den katolske menigheten på stedet holdt en stor middag og mottakelse for italienerne fra Norge-ferden med Nobile som hedersgjest. Verken Amundsen eller Ellsworth var innbudt (i følge Amundsen 1927).

Det ble en lang ventetid for mannskapet. Nordmennene ble invitert til aftens hos flere norske familier i byen. Det ble også anledning til flere turer i omegnen. Alle nordmennene (unntatt Amundsen) og Malmgren var på tur med Seppala. Hans hunder dro en vogn på jernbaneskiner (valpebanen) til Cape Horn der de ble en ukes tid. Det var forbudstid i Amerika, men det ble drevet en del med hjemmebrenning. Seppala hadde gjemt noen flasker ute i terrenget, så han kunne

by Norge-karene på en dram.

Da *Victoria* forlot Nome 17. juli var det slutten på Roald Amundsens mange besøk i Alaska.

Familien Lomen

Gudbrand Gilbert Jørgensen Lomen (1854–1934) og hans familie var blant de mest betydningsfulle i Nome og var engasjert i en rekke forskjellige virksomheter både i Nome og andre steder i Alaska. Gudbrand Lomen ble født i Decorah, Iowa av norske foreldre fra Vestre Slidre og utdannet seg som jurist (Lomen 1954). Han drev eget advokatfirma i St. Paul, Minnesota. I året 1900 skulle den nest eldste sønnen Carl begynne å studere jus, men han var fascinert av nyhetene om gulleventyret i Alaska og bestemte seg for å dra en tur til Alaska den sommeren. Faren, Gudbrand, ble også



Gudbrand Lomen var Amundsens gode venn gjennom alle år i Nome. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

med på turen og tok det som sommerferie. Han hadde ikke hatt en skikkelig ferie på 20 år. De kom til Nome med båt den 23. juni 1900.

Dette var midt i det store gullrushet, og det myldret av folk i Nome. Det var så som så med lov og orden. Kampen om gullfeltene og et tøft gullgraverliv ga grunnlag for jobb for et stort antall jurister, og ved slutten av sesongen var det 127 advokater som hadde fått tillatelse til å praktisere i Nome. En av dem var Gudbrand Lomen. Carl Lomen prøvde seg som gullgraver, men med blandet utbytte. Håpet om rikdom var der, liksom hos de mange andre som prøvde seg som gullgravere. Gudbrand hadde mye å gjøre og tjente bedre på oppdragene i Nome enn hjemme. De valgte derfor å bli i Nome gjennom vinteren. De ble i Nome to år til før de endelig reiste hjem til familien høsten 1902.

Men allerede neste sommer var Gudbrand og Carl tilbake i Nome, og sent på høsten flyttet også resten av familien til Nome. Det var hans norskfødte kone, Julie Emma, sønnene Harry, Ralph og Alfred og datteren Helen. Unntaket var eldstesønnen George, som først flyttet til Nome i 1906 og etterhvert fikk jobb som byadvokat. Etter som de yngste sønnene ble voksne etablerte de flere forretninger. I 1908 kjøpte de en fotoforretning og året etter en "drugstore" som solgte alt fra medisiner til sigarer. De hadde også en klesforretning og drev med skipstransport langs kysten. Fotoforretningen kjøpte opp negativene til mange kjente fotografer fra pionértiden i Nome. Mesteparten av denne dyrebare samlingen ble ødelagt i en brann i 1934, da anslagsvis 25,000–30,000 negativer og 50,000 postkort gikk

tapt. Bare ca. 3,000 negativer ble reddet.

Gudbrand Lomen ble dommer høsten 1903 og fortsatte i dette yrket helt til 1932. Han var også ordfører i Nome i en periode. I 1914 etablerte Lomen-familien et tamreinselskap, The Lomen Company, med Jafet Lindeberg som hovedinvestor. Tamreinflommer fra ulike deler av Seward-halvøya ble kjøpt opp og selskapet eide etterhvert opp mot 120,000 dyr. Reinsdyrkjøtt ble eksportert til USA der selskapet skapte et marked for kjøttet.

Som formann i mottakelseskomitéen ble Gudbrand Lomen godt kjent med Roald Amundsen under besøket med *Gjøa* i 1906. Han var med på utflukter til gruvene og var toastmaster på den store middagen som ble gitt av byen Nome til ære for Amundsen og Gjøa-mannskapet. Lomen overtok Amundsens hund Silla fra Gjøa-ekspedisjonen. Silla hadde også vært med på Sverdrups ekspedisjon med *Fram*. Vennskapet fortsatte, og Lomen-familien ble et ankerpunkt for Amundsen under hans senere besøk i Nome. Helen Lomen fungerte som vertinne for Amundsen under festlighetene ved hans besøk med *Maud* i 1920.

Familien var svært gjestfri, og Amundsen tilbragte mange kvelder hjemme hos dem. Gudbrand Lomen ble da også i 1925 belønnet med St. Olavs orden, ridder av 1. klasse for "*tjeneste ydet Roald Amundsens polarekspedisjoner*". Gudbrand Lomen var fungerende norsk-svensk visekonsul i vinterhalvåret fra 1903–4 til 1908, da han overtok som offisiell norsk visekonsul etter at R.T. Lyng gikk av. I 1922 overtok sønnen Carl visekonsul-jobben.



Jafet Lindeberg med to av de største gullklumpene som ble funnet i Anvil Creek ved Nome i september 1901. Vekten var hhv. 97 og 108 oz. (2,75 og 3,06 kg) og var verdt 1552 og 1729 dollar. Med dagens gullverdi tilsvarer dette 142,000 og 168,000 dollar, eller omkring 1,3 og 1,5 millioner norske kroner.

Jafet Lindeberg

En av de mange som var med emigrant-skipet *Manitoban* fra Alta til Amerika i 1898 var Jafet Lindeberg (1873–1962). Han hadde ikke tenkt å jobbe med reinsdyr i Alaska men ville hoppe av og satse på gullgraving. Jafet Lindeberg kom fra Kvænanen i Nord-Troms, og hans familie hadde bl.a. vært gruvearbeidere og deltatt i leting etter mineralforekomster. Han forberedte seg godt før han dro og hadde gode kunnskaper om mineralleting og lærte seg engelsk, tysk, fransk og russisk språk. Han hadde også hatt opphold både i Finland og Russland. Lindeberg var nettopp kommet hjem etter å ha vært

til sjøs, da muligheten bød seg til å dra til Alaska.

Lindeberg ankom Unalakleet nær St. Michael i slutten av juli 1898, der det skulle etableres en reindrifstasjon. Han hørte da av den norskættede dr. Albert N. Kittelsen, som var lege for reinsdyrprosjektet, at det var funnet gull i nærheten (Council City) og han ble umiddelbart løst fra kontrakten med prosjektet for å satse på leting etter gull. I august møtte Lindeberg de to svenskene Erik O. Lindblom og John Brynteson i Council City, og de bestemte seg for å danne et kompaniskap for gullprospektering. Lindeberg hadde lånt penger i Norge før han dro og hadde kjøpt inn utstyr til gullgraving. De tre var kjent med at det kunne være drivverdige gullforekomster omkring Nome, og i september 1898 fant de massevis av gull. Det var disse som var de første som tok utmål for gullgraving langs flere bekker ved Snake River nær Nome.

Dette var starten på gulleventyret i Nome. De tre ble mangemillionærer og ble kjent som ”*The Three Lucky Swedes*” (selv om Lindeberg var norsk). Bare det første året (1899) hadde hver av dem en nettofortjeneste på 200,000 dollar. I 1901 etablerte de sammen med noen partnere The Pioneer Mining Company (i 1917 reorganisert til Pioneer Mining and Ditch Company) og la sine utmål inn i selskapet. Lindeberg ble direktør for selskapet og drev virksomheten i Alaska frem til den ble solgt til Hammon Consolidated Gold Fields i 1922.

I 1899 brøt det ut tyfoidfeber i Nome og mange døde. Lindeberg var en av de som ble syke. Han frisknet til og reiste neste vinter på besøk hjem til Kvænanen. Med sin nyervervete rikdom kunne



Jafet Lindeberg fotografert av Elisabeth Meyer utenfor boligen i San Francisco på 1950-tallet. Lindeberg døde i 1962, 89 år gammel. (Kilde: ©Preus museum).

han strø om seg med gaver til familie og venner. Det lille huset foreldrene bodde i ble utstyrt med flotte møbler, eksklusivt inventar og husholdningssaker. Han hadde også med seg mye spennende hermetikk og frukt. Mange ble lokket av Lindebergs rikdom til å reise til Alaska og selv prøve lykken der.

Som mange andre utmålseiere ble Lindeberg utsatt for "claim jumping", dvs. at andre gjorde krav på utmålene. Han måtte gjennom en rekke rettsaker men beholdt til slutt sine utmål. Den største saken startet i år 1900, da hans og flere andre verdifulle utmål ble annektert. Dette ble en stor politisk skandale i Amerika. En innflytelsesrik politiker og en dommer ble dømt til fengselsstraff. Denne saken var

utgangspunktet for en roman (*The Spoilers*) skrevet av Rex Beach, hvor en av rollefigurene er basert på Jafet Lindeberg. Romanen er blitt filmatisert flere ganger.

Til rettsaken hyret Lindeberg og hans kolleger inn en av San Franciscos mest kjente og velstående advokater, William H. Metson. Da han kom til Nome sommeren 1900 hadde han sin vakre søster, Josephine (1874–1965), med seg som assistent. Hun og Lindeberg ble et par, og de giftet seg i 1902. Denne unge og velutdannede overklassedamen fra San Francisco måtte lære Jafet hvordan man opptrer i San Franciscos selskapskretser. Paret bodde i San Francisco i vinterhalvåret, men hvert år når båtene begynte å gå til Nome på forsommeren dro Jafet nordover for å passe sine forretninger knyttet til gruvedriften i Alaska. Josephine ble med til Alaska mange av somrene. Etter jordskjelvet i 1906 flyttet paret inn i William Metsons herskapsvilla i San Franciscos beste strøk, og der bodde de resten av livet.

Lindeberg hadde utvilsomt talent til å drive forretning, og under hans ledelse ekspanderte Pioneer-selskapet og kjøpte opp stadig nye gruvefelter. Han tjente mye penger og investerte privat i ulike virksomheter. I Nome var han bl.a. med på å skaffe elektrisk strøm og rent vann til byen. Han gikk tungt inn i eiendom og bankvirksomhet i Amerika, noe som skulle koste ham dyrt gjennom konkurser og som følge av de store børskrakkene etter Første verdenskrig. Han mistet store deler av formuen, men etablerte seg på nytt. Gruvedrift drev han med hele livet, og han konsentrerte seg etterhvert om California og Nevada. Han investerte også i olje i California, og på 1950-tallet

vurderte han å starte oljeleting utenfor norskekysten – lenge før olje ble påvist i den delen av verden. Lindeberg var også oppfinner og tok bl.a. i 1915 patent på individuelle øremerker for husdyr. Det var nok særlig reinsdyr han hadde i tankene. Han snuste også på politikken og ble lansert som republikansk kandidat til valget av guvernør i Alaska i 1917.

Lindeberg ble kjent med Roald Amundsen under besøket til *Gjøa* i Nome, og senere var han en god venn og støttespiller for polarforskeren. Han traff Amundsen igjen i San Francisco og Seattle våren 1908 da Amundsen var på foredragsturné etter ekspedisjonen med *Gjøa*. Lindeberg bidro også økonomisk, slik at nordmenn i San Francisco kunne kjøpe *Gjøa* og gi den i gave til byen og den kunne plasseres

på land i Golden Gate Park i 1909. Lindebergs svoger, William Metson var leder av parkvesenet i San Francisco, så det bød ikke på problemer å få byen til å finne plass til skuta. Neste gang Amundsen kom til Nome, sommeren 1920, var det som tidligere nevnt Lindeberg som tok på seg ansvaret for å få sendt alle samlinger og annet materiale fra Maud-ekspedisjonen hjem til Norge.

Jafet Lindeberg var en raus kar og ga penger til familie og venner og støttet mange forskjellig tiltak. I forbindelse med Norges bidrag til verdensutstillingen i San Francisco i 1915 ledet Lindeberg kunstkomitén og betalte selv for transporten mellom Norge og USA av de omkring 200 norske kunstverkene som ble vist frem. For sin innsats for Norge



Vissekonsul Rasmus T. Lyng med Amundsen ombord på Saratoga fra Nome til Seattle etter Gjøa-ekspedisjonen. Lyngs kone, Lillian, står helt til venstre og hennes søster, Mildred Lawson nummer to fra høyre. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

ble han tildelt storkorset av St. Olavs orden i 1916.

Lindeberg levde et forholdsvis rolig og anonymt liv i San Francisco. På sine eldre dager var han fortsatt aktiv innen gruve- og forretningsvirksomhet. I et lydopptak fra 1960¹⁰ har han fortalt om oppdagelsen av gullet i Nome og sitt liv der oppe. Den norske journalisten og fotografen Elisabeth Meyer gjorde et lengere intervju med Lindeberg i hans hjem i Pacific Heights i San Francisco på 1950-tallet som ble trykket i Magasinet for alle nr. 3 1963. Svensken Charles af Forselles (sønn av Georg) har også fortalt om sitt besøk hjemme hos Lindeberg i 1954 (Hallström & Forselles 1986). Det fremgår av deres beretninger at det store, eksklusive huset hadde en museumsaktig atmosfære med mange gjenstander av historisk betydning. I et av rommene lå det et stort isbjørnskinn på gulvet. Han hadde et ”Alaska-rom” fullt av utstoppede dyr og fugler. I en stue var det en åpen peis som var full av innmurte gullklumper som glitret i solskinet. Mange av Lindebergs historisk betydningsfulle eiendeler ble senere gitt til California Historical Society.

Rasmus Thorolf Lyng

R.T. Lyng (1863–1932) hadde allerede vært 16 år i Alaska da han møtte Roald Amundsen i 1906. Lyng var født i Bolsøy i Møre og Romsdal. Etter middelskolen dro han til sjøs og kom til Amerika i 1882 og bosatte seg i San Francisco i 1887. I 1890 fikk han jobb som agent for firmaet Lynde and Hough Company og

¹⁰. University of Alaska, Fairbanks, Rasmuson Library, Jafet Lindeberg interview, December 1960.

arbeidet på handelsstasjon på Sand Point i øykjeden Aleutene. I 1895–1900 var han agent for Alaska Commercial Company i St. Michael. Han var også postmester på begge steder. Lyng giftet seg i 1888 med Rebecca Larsen og de fikk tre barn, alle født i Alaska. Rebecca, som var ”*a former well known Oakland society belle*” døde i 1897, og Lyng giftet seg på nytt i 1899 med Lillian Lawson.

Hvordan disse to traff hverandre er en historie i seg selv. Lillian bodde tidligere i Chicago og var gift med Alzymon Webster. De flyttet til Seattle i 1898, og Alzymon startet et selskap sammen med bekjente fra Chicago for å drive gullgraving i Alaska. De bygget elvebåten *Alfred J. Beach* som skulle være base for gullprospekteringen langs Yukonelva. Denne elvebåten, med 24 personer ombord, inkludert ekteparet Webster, ble sommeren 1898 tauet nordover i åpent hav til Alaska. Den var ikke skikket til å tåle bølgene ute på havet, og det endte med at den forliste og sank omtrent 250 nautiske mil fra nærmeste land. Alle passasjerene ble reddet og fraktet til land i Dutch Harbor. En del av disse, inkl. Websters, valgte å bli med videre til St. Michael, som var det opprinnelige bestemmelsesstedet. Og der var Lyng leder for handelsstasjonen til Alaska Commercial Company. Kort tid etterpå skilte Lillian seg fra Alzymon, og i november 1899 giftet hun seg med Lyng i San Francisco.

Lyng var blant de første som fikk høre om gullfunnene til Jafet Lindeberg og hans kolleger ved Nome høsten 1898. Lyng dro selv fra St. Michael til gullfeltene allerede i november samme år med bl.a. sin yngre bror Robert og landsmannen Edwin Engelstad og skaffet



Roald Amundsen og Leonhard Seppala på tur med hundeslede i nærheten av Nome våren 1923. (Kilde: Creative Commons).

seg verdifulle utmål. Det var starten på at han bygde seg opp som forretningsmann og gullgruveeier. Høsten 1899 publiserte avisen San Francisco Examiner en liste over verdien av de mest verdifulle gruveeiendommene i Nome, og Lyngs eiendommer lå på sjette plass og var verdsatt til 250,000 dollar. Lyng hadde forretningstalent og startet sammen med bl.a. Lindeberg The Nome Water Company, som forsynte Nomes befolkning med rent kildevann. I 1901 sa han opp sin stilling i Alaska Commercial Company (som da het Northern Commercial Co.) og drev som selvstendig med interesser i en rekke firmaer.

Med så mange nordmenn og svensker som etablerte seg i Nome omkring 1900, var det behov for et norsk-svensk visekonsulat på stedet for konsulær bistand bl.a. i forbindelse dødsfall og arv av de store verdiene som ble skapt i dette gruvesamfunnet. Lyng var en god kandidat til stillingen som visekonsul. Han var handelsmann med stor formue og snakket

både norsk og engelsk. Lyng ble utnevnt til norsk-svensk visekonsul høsten 1900 og fortsatte som norsk visekonsul etter unionsoppløsningen. Lyng var i Nome bare i sommerhalvåret og bodde i California i vinterhalvåret. Stillingen, som var ulønnet, hadde han til han sa den opp i 1908, da han reduserte sin aktivitet i Alaska. Etter at sønnen William Howard Lyng var ferdig med sin universitetsutdannelse i California flyttet han til Nome og ivaretok sin fars interessert der oppe.

Lyng var et eksempel på en nordmann som hadde lykken med seg og fant mye gull i Nome, og som investerte sine midler i annen virksomhet i Amerika. Han investerte bl.a. i eiendomsutvikling, og han og kona levde et overklasseliv i San Francisco. De kjøpte seg et sommersted i Ben Lomond utenfor byen og tilbragte mye tid der. Lyng var svært bilinteressert og hadde råd til å kjøpe seg fine biler. Da Amundsen var i San Francisco høsten 1906 i forbindelse med ankomsten til *Gjøa*, inviterte Lyng Amundsen på biltur

til sommerstedet i Ben Lomond.

R.T. og Lillian var svært familiekjære og var mye sammen med sine barn. Datteren til R.T., Helen, bodde med sin mann i Porterville, California. R.T. og Lillian kjøpte et hus og en stor appelsinplantasje i nærheten. Der bodde de i snaue to år før huset ble totalskadet av brann sommeren 1913 mens R.T. var en tur i Norge. Bl.a. gikk den svært verdifulle samlingen hans av inuit-gjenstander tapt. Deretter flyttet paret til Portland, Oregon hvor Lillians datter Beulah bodde. Der startet Lyng et shippingfirma sammen med en partner, men senere flyttet de tilbake til San Francisco-området.

Hundekjørere

Flere av nordmennene i Nome ble kjente hundekjørere. Den mest kjente av dem var Leonhard Seppala (1877–1967). Seppala var utdannet smed i Kristiania. Han var fra Skjervøy i Troms og ble overtalt av Lindeberg til å bli med til Nome da Lindeberg var en tur hjemme i år 1900. Seppala begynte å jobbe for Lindeberg i Pioneer Mining Co. Til å begynne med jobbet han som gruvearbeider men fikk etterhvert flere typer jobber. Han begynte å frakte varer (bl.a. gull) med hundespann mellom gruvene og byen Nome, og senere fikk han ansvar for oppsyn med vannkanalene som gikk fra vannkilder i innlandet og til gruvene ved Nome. Seppala vant mange løp med hundeslede og ble kjent over hele Nord-Amerika. Han vant det prestisjetunge løpet *All Alaska Sweepstake* Nome–Candle t/r (657 km) tre år på rad (1915–17) og hadde senere mange andre seire både i Alaska og andre deler av Nord-Amerika.



Hundekjøreren Gunnar Kaasen med sin mest kjente hund Balto. (Kilde: Carrie M. McClain museum).

Seppala møtte Amundsen hver gang Amundsen var i Nome (kanskje ikke sommeren 1923; da bodde Amundsen i huset til Seppala i Nome mens Seppala og familien bodde på Cape Horn). Da Amundsen kom med luftskipet *Norge* var Seppala med i velkomstkomiteén i Nome. Seppala giftet seg i Nome i 1909 med den belgiske damen Constance van der Straten som jobbet som kokke i gruveliren som Seppala holdt til i. Etter mange år i Nome flyttet Seppala til Fairbanks i 1929 og var oppsynsmann for Fairbanks Exploration Co. Han flyttet fra Alaska i 1946 sammen med kona til Seattle der han bodde til sin død. Han hadde i en periode et nært samarbeid med Elizabeth Ricker i Maine og drev med både hundekjøring

og kennel for sibirske huskyer der. Ricker, som senere giftet seg med Fridtjof Nansens sønn Kåre, skrev en biografi om Seppala (Nansen 1932) og bosatte seg i Norge. En annen biografi om Seppala er nylig utgitt (Nilsen 2017)¹¹.

En annen kjent hundekjører i Nome var Gunnar Eistein Kaasen (1882–1960), men han var ikke konkurransekjører slik som Seppala. Kaasen kom fra Burfjorddalen i Kvænangen i Nord-Troms. Da han kom til Nome i 1904, begynte også han å jobbe for Lindebergs gruveselskap. Flere av hans brødre jobbet også i perioder i Nome. Han giftet seg med svenske Anna Sofia Danielson i 1924. I 1950 kjøpte de en bolig i Everett nord for Seattle i staten Washington, men Kaasen fortsatte noen år med å jobbe i Nome om sommeren. Da Lindeberg solgte gruvedriften i Nome til Hammon Consolidated Gold Fields i 1922 beholdt både Seppala og Kaasen jobbene hos den nye eieren.

Den kanskje største begivenheten for hundekjørerene i Nome var i januar 1925 under det kjente serumløpet da de fraktet serum fra Nenana nær Fairbanks til Nome (1100 km) på 5 ½ døgn og reddet mange liv under difteri-epidemien der. Totalt 20 hundespann delte på oppgaven, og blant disse var hundespannene til Seppala og Kaasen. Opprinnelig var det planlagt at Seppala skulle ta hele turen alene. Det var iskaldt og snøstorm, og det var en stor bragd å gjennomføre oppgaven. Seppala hadde kanskje den vanskeligste etappen, men hans fantastiske lederhund Togo fant frem i snøstormen. Kaasen med Balto som lederhund kjørte den siste etappen

inn til Nome, og Kaasen ble snøblind i det forrykende været og måtte stole helt på at Balto fant veien.

Kanskje noe urettferdig ble Balto og Kaasen sett på som de store heltene etter løpet. Avisene var fulle av artikler om Balto, Kaasen dro på stor turné i USA med hundene sine, og Hollywood laget film om Balto. Det ble til og med satt opp en statue av Balto i Central Park i New York. Seppala tok dette tungt, for han mente at Togo burde vært helten. Han ”snakket ned” Balto, som hadde vært hans egen hund, og mente at han ikke hadde hurtigheten og de rette egenskapene som lederhund.

Balto kan ha vært med i Kaasens hundespann på sledeturen med Amundsen fra Nome til Wainwright i 1923, noe amerikanske aviser påsto. Seppala nektet for dette og hevdet at den ikke hadde vært mer enn 175 km nord for Nome (Nansen 1932). På den tiden var Balto en del av hundespannet som var stasjonert ved Hammons gruver i Little Creek og fraktet gods mellom gruvene og Nome. Amundsen kjente Balto, og i aviser i USA umiddelbart etter serumløpet kunne man lese uttalelser hvor han skrøt av hvilken fortreffelig hund Balto var.

John Hegness (1877–1963) var en annen norsk hundekjører i Nome. Han var fra Stjørdal og dro til Amerika som 16-åring. Etter fire år i Minnesota dro han til Klondyke i 1897 og ble både gullgraver og fangstmann i Alaska. Han var den første vinneren av *All Alaska Sweepstake* i 1908 og vant førstepremien på 2500 dollar. Hegness giftet seg med Olga Schiefloe fra Sparbu, men ble skilt etter få år. I 1913 giftet han seg igjen med skuespillerinnen Louise Lee Boulanger.

¹¹. Seppala skrev for øvrig selv en artikkel om hundekjøring mm. i Polarboken 1955.

Etter vinnerløpet i 1908 fikk Hegness kontrakt med postvesenet for å levere post med hundespenn i vinterhalvåret. Etter det tidligere omtalte serumløpet i 1925 var det Hegness som tok ansvaret for å bringe de første bildene ut til verden av Kaasens tilbakekomst til Nome. Han dro den lange veien tilbake til Nenana med hundespenn og derfra med tog til Seward, hvorefter bildene ble sendt med båt til Seattle.

I sommerhalvåret fraktet han også post med båten *Silver Wave*¹² langs kysten helt opp til Barrow. Han fraktet bl.a. Knud Rasmussens 5. Thule-ekspedisjon fra Kotzebue til Nome sommeren 1924. Hegness ble utnevnt til postmester i Nome i 1921. I 1927 flyttet han til Kapp Halkett øst for Barrow, der han drev en stor revefarm, angivelig verdens nordligste.

Liksom Seppala og Kaasen var Hegness mye sammen med Amundsen i Nome vinteren 1923, og Amundsen lærte mye om hundekjøring av Hegness. Amundsen inviterte ham ofte hjem til seg for en prat og en drink. Han var også rådgiver og kjentmann i forbindelse med opptak til Hollywood-filmer fra Alaska. Hegness flyttet til Los Angeles i 1930, men han dro tilbake i Alaska. Senere flyttet han til Seattle og jobbet på skipsverft under Annen verdenskrig. De siste årene av livet bodde han i Los Angeles nær sin familie.

Andre skandinaver mm.

Samuel Johannesen Balto (1861–1921) var som tidligere nevnt tilstede i Nome da *Gjøa* var på besøk. Balto var fra Karasjok

¹². *Silver Wave* forliste høsten 1924, og det var en ny båt med samme navn som fraktet deler av mannskapet på luftskipet *Norge* fra Teller til Nome i juni 1926.

og kom liksom Jafet Lindeberg til Alaska med *Manitoban* og omkring 500 reinsdyr i 1898. Liksom mange av de andre samene i følget, forlot Balto ganske raskt reindriftsprosjektet og startet med gullgraving. Han fikk seg flere utmål som han leide ut, bl.a. ett ved en bekk som ble oppkalt etter ham, Balto Creek. Han jobbet også på andres skjerp. Balto hadde vært med Fridtjof Nansen på ski over innlandsisen på Grønland i 1888. Senere holdt han kontakt med Nansen, og i 1898 og 1899 skrev han brev til Nansen om sin ferd til Alaska og oppdagelsen av gullet i Nome (Vorren 1990). Det gikk forholdsvis dårlig med Balto. Han hadde alkoholproblemer og var preget av dette. Han ble svært religiøs og perioder med religiøse grublerier fikk ham bort fra alkoholen. Når han ikke var i Nome og drev med gullgraving eller laksefiske var han knyttet til det samiske miljøet omkring Seattle. Dette fremgår av flere av reisebrevene han sendte hjem til det samiske kristelige bladet *Nuorttanaste* i Karasjok.

John Rustgaard (1863–1950) var født i Levanger, flyttet til Amerika i 1884 og utdannet seg som jurist i Minneapolis. Han var i Nome i perioden 1900–09 og var ordfører i 1903–1904. I Nome praktiserte han først som advokat, og i 1905–06 var han byadvokat. Senere ble han Alaskas generaladvokat (1921–33). Han holdt tale under banketten for Amundsen i 1906.

Thorulf Lehmann (1868–1965) var født i Bergen og kom til Alaska i 1898. I et intervju med Østlendingen den 4. oktober 1946 fortalte han at han traff Amundsen fire ganger i Nome. Han overtok to hundevalper som var født ombord i *Gjøa* og fikk et kart over kystlinjen langs hele ferden som var inngravert på en

marmorplate som ble brukt som et stødig underlag for de magnetiske instrumentene benyttet under ekspedisjonen¹³. Lehmann drev bl.a. som kjøpmann og var leder av Nomes handelskammer. Han var også ordfører i Nome i en periode. Lehmann solgte sin forretning i 1934 og flyttet til Seattle (Endresen 1956).

Da *Maud* besøkte Nome i 1920 eide Lehmann en stor kombinert manufaktur- og kolonialforretning og fungerte som visekonsul når Carl Lomen var fraværende. Under oppholdet til Amundsen i Nome våren 1923 serverte Lehmann hjemmelaget lutefisk til Amundsen, noe han likte svært godt. I følge Lehmann satte Amundsen mest pris på sin ferd gjennom Nordvestpassasjen blant alle sine bedrifter.

Conrad Mathias Thuland (1868–1948) var født i Bergen og flyttet med familien til Amerika i 1884. Etter jusstudier ble han avismann og var med på å starte flere norske aviser. Han kom til Seattle i 1889 og begynte etterhvert å praktisere jus. I år 1900 dro han til Nome og etablerte seg som jurist, og han skaffet seg også flere utmål for gullgraving. Thuland var norsk-svensk visekonsul i vinterperiodene fra 1901 til 1903 mens R.T. Lyng var i California.

Thuland holdt tale under banketten for Amundsen i 1906. Han har også fortalt om at de holdt norske tradisjoner ved like i Nome. Under 17. mai-feiringen i 1902 var han toastmaster på en bankett med dans og musikk hvor det var 77 deltakere, inkluderte danske og svenske gjester. Han ble senere dramatiker og skrev skuespill bl.a. om Leif Erikson.

13. Se for øvrig artikkelen til Geir Kløver om nyheter i Frammuseets samlinger i Polarboken 2016–2017.

Thuland var formann i komitéen som reiste en bronsebyste av Edvard Grieg på universitetsområdet i Seattle i 1917. Jafet Lindeberg var en av sponsorene.

Blant svenskene Amundsen møtte under oppholdet med *Gjøa* var den tidligere nevnte Georg af Forselles (1878–1952). Han har fortalt at han bare traff Amundsen så vidt (Forselles 1941). En annen farge-rik svenske, Henry M. H. Bolander, var med i festkomitéen under Gjøa-besøket og deltok på utflukter og festligheter. Han hadde tjent seg steinrik som snusfabrikant i Chicago, som gikk under navnet ”snuskongen”. Han hadde mye kapital og kunne investere stort i prospektering og gullgraving (Forselles 1941).

Det finnes også enkelte andre skriftlige kilder om møter med Amundsen i Nome. Avaloo Boyd, som var gift med eieren av Nomes telefon- og telegrafselskap, Albert E. Boyd, skrev at hun var til lunsj ombord i *Gjøa* og at Amundsen ofte var på middag hos dem i senere år mens han bodde i Nome. Hun serverte ham vanligvis eplekake¹⁴.

Roald Amundsen inviterte Nomes ”overklassedamer” på te ombord i *Maud*. Dell Bachelder (gift med bankmannen Jay Bachelder) beskrev et slikt besøk der hun sammen med fru Lindeberg, fru Lomen og flere andre damer var ombord i *Maud* sommeren 1920¹⁵. Amundsen viste dem bl.a. kostbart pelsverk som han skulle gi til Dronning Maud.

Bess Magids

Bess Magids reiste med *Victoria* fra

14. ”*Alaska, I Love You*”, notat, Carrie M. McLain Memorial Museum, Nome.

15. Bachelder papers, Alaska State Library.

Seattle til Nome den 4. juni 1922. Her møtte hun Roald Amundsen for første gang. Hun har beskrevet dette møtet med Amundsen og sin senere kontakt med ham i et lydintervju fra 1968¹⁶. Blant passasjerene ombord var også Jafet Lindeberg med frue.

Victoria var et gammelt passasjerskip som tok omkring 500 passasjerer som holdt til i små lugarer uten eget bad. Den var bygget for britiske Cunard line i 1870. Lindeberg hadde fått til en avtale med eierne av *Victoria* slik at det i 1912 til en pris av 20,000 dollar ble bygget seks eksklusive suiter med eget bad foran på det øvre passasjerdekket. Disse skulle stå til disposisjon for Lindeberg og andre av sjefene i Pioneer Mining Company. Amundsen var innkvartert i en av disse suitene. Han ble svært betatt av Bess Magids. Hun delte en liten lugar med Leonhard Seppalas kone og adoptivdatter. Den sjarmerende Amundsen tilbød så Bess om å overta hans suite, mens han selv flyttet opp på dekket over, der kapteinen disponerte lugarer.

Elizabeth Patricia Magids (1897–1971) var født i en jødisk familie (Berger) i Winnipeg, Canada. Hun hadde flere søsken, og en av de eldre brødrene, Jacob Berger, ble en rik gruveeier i Nome. Bess flyttet til sin brors hus i Seattle da hun var 15 år gammel. På The Arctic Club i Seattle, der mange av Alaska-veteranene møttes, introduserte Jacob henne for Samuel Magids (1882–1930). De ble gift i desember 1914, mens Bess bare var 17 år.

Sam var en jødisk immigrant fra Russland og hadde vært i Alaska siden 1902. Han var blitt en svært velstående



Bess Magids fra en avisartikkel i 1937. (Kilde: Chicago Tribune).

mann og hadde bygget opp en rekke handelsstasjoner som betjente gruvesamfunnene og inuitbefolkningen. Allerede i 1907 var han god for en halv million dollar og drev handel med hovedbase i Nome. Fra 1909 drev han handelsstasjonene sammen med sin yngre bror Boris og de etablerte firmaet Magids Brothers. Eksport og salg av pels var blant de lukrative forretningene firmaet drev med.

Bess var en riktig sporty dame. Ilddåpen i Alaska fikk hun under ”bryllupsreisen” i 1915, da hun og Sam overvintret på den lille handelsstasjonen deres i Kiana i Kobuk-regionen midt ute i ødemarken, og hvor de kjørte hundrevis av kilometer med hundeslede. Dette var noe hun virkelig trivdes med.

Med årene ble det slik at Bess, og ofte også Sam, tilbrakte vinterhalvåret i Seattle og i andre deler av USA. De var ofte i

¹⁶ Elmer E. Rasmuson Library, University of Alaska, Fairbanks.

New York og ble en del av sosietetslivet der. Bess likte dette livet også, og hun hadde råd til å kjøpe seg de flotteste klær og bruke penger på luksus. På grunn av sine eksklusive klær og fine vaner ble hun i Alaska kaldt ”*Queen Bess of Alaska*”.

Da Sam døde i 1930 etter lengere tids sykdom, overtok Bess hans interesser i firmaet som hun drev videre og utvidet virksomheten sammen med svogeren Boris. Hun var en dyktig forretningskvinne og investerte bl.a. også i en revefarm og var eiendomsmegler.

Bess giftet seg på nytt i 1931 med sportsjournalisten Arthur Chamberlain. Dette var en kortvarig affære, for han ville ikke bo i Alaska. I 1937 giftet hun seg med flyveren John M. Cross. De var gift i 10 år og etablerte bl.a. et lokalt flyselskap sammen (Northern Cross, Inc.).

Etter at *Maud* forlot Nome i juli 1922 og måtte vente noen uker med å gå inn i Polhavet på grunn av vanskelige isforhold ankret skuta opp ved Deering. Her bodde Bess Magids og hennes mann Sam. Amundsen og den kanadiske flyveren Elmer Fullerton flyttet inn på handelsstasjonen deres mens de ventet på bedring i isforholdene. Der trivdes Amundsen godt. Han ga bort en av de to gramfonene ombord i *Maud* til Magids. Mannskapet på *Maud* kalte Bess for ”the mysterious Lady” (Dahl 1981).

Amundsen hadde også besluttet at de skulle teste det ene flyet, *Kristine*, som skulle følge med nordover i isen. Det ble laget en provisorisk rullebane, og flyet gjennomførte flere korte turer til stor begeistring for lokalbefolkningen. Bess ble sikkert også imponert over dette. Det ble gjennomført isrekognosering nordover med flyet, men forholdene så ikke

lovende ut. Amundsens 50-årsdag den 16.juli ble også feiret i Deering.

Etter møtet i Deering gikk det trolig flere år før Amundsen møtte Bess igjen. I følge Bess utvekslet de julebrev og holdt kontakten. Bess dro sørover igjen med *Victoria* fra Nome til Seattle i oktober samme år, så Amundsen traff henne ikke da han var innom Magids’ handelsstasjoner i Deering og Kotzebue vinteren 1922–23.

Senere var Amundsen stadig i New York i forbindelse med foredragsturnéer, Norgeferden og publiseringen av selvbiografien ”*Mitt liv som polarforsker*”. Han var nå ferdig med sitt forhold til Kiss Bennett og gjenopptok kontakten med Bess Magids. Det endte med at Bess kom på ”hemmelig” besøk til Amundsens hjem på Svartskog i ved juletider 1927. Hun dro videre til Leningrad og Moskva og besøkte sin russiske svigerinne, før hun kom tilbake og reiste fra Oslo til USA den 9. mars 1928.

Bess bestemte seg nå for å skille seg fra Sam Magids. Hun var på vei tilbake til Norge for å flytte sammen med Amundsen da han i all hast fløy av gårde for å delta i redningsaksjonen for å finne Umberto Nobile, som hadde blitt borte nord for Svalbard med luftskipet *Italia*. Da hun kom frem til Oslo tidlig i juli 1928, var Amundsen savnet og hans skjebne uviss. Hun ble i Norge i tre uker før hun reiste til Paris og deretter tilbake til USA fra Marseille. Etter hjemkomsten valgte hun å gå tilbake til Sam Magids.

Takksigelser

En stor takk til alle som har bidratt med informasjon til artikkelen; Johan L. Amundsen

(Nesøya), Anders Bache (Follo museum, Drøbak), Beverly Churchill (Fairbanks), George L. Hunt (Univ. Washington, Seattle), Geir Kløver (Frammuseet, Oslo), Anne Melgård (Nasjonalbiblioteket, Oslo), Hege Oulie (Preus museum, Horten), Amy Phillips-Chan (Carrie M. McLain Memorial Museum, Nome).

Litteratur

- Amundsen, R. 1907. Nordvestpassagen. Beretning om Gjøa-ekspeditionen 1903–1906. Aschehoug.
- Amundsen, R. 1921. Nordostpassagen. Gyldendal.
- Amundsen, R. 1927. Mitt liv som polarforsker. Gyldendal.
- Amundsen, R. & Ellsworth, L. 1926. Den første flukt over Polhavet, Gyldendal.
- Andersen, R. 2011. Redningsmenn og lykkejegere. Norske pionerer i Alaska. Aschehoug.
- Bomann-Larsen, T. 1995. Roald Amundsen. Cappelen.
- Brower, C. D. 1942. Fifty years below zero. Dodd, Mead & Co. New York.
- Churchill, B. 2018. A Rose in Candle: A Gold Rush Family's Saga in Candle, Alaska. DVD. (tilgjengelig fra Alaska Jewish Museum).
- Dahl, O. 1981. Trollmann og rundbrenner. Gyldendal.
- Ellsworth, L. 1940. Hinsides horisonten. Gyldendal.
- Endresen, F. 1956. Alaska kaller. Nordmenns liv og eventyr i Alaska. Bergendahl.
- Forselles, G. af. 1941. Gull i Alaska. Ernst G. Mortensen.
- Graham, E., Pflaum, J. & Nord, E. (eds.) 2003. With a Dauntless Spirit: Alaska Nursing in Dog-Team Days. University of Alaska Press, Fairbanks.
- Hallström, T. & Forselles, G. af. 1986. Guldgravarna. Svenska äventyrare i Alaska. Wiken, Helsingborg.
- Hanssen, Helmer. 1941. Gjennom isbaksen. Atten år med Roald Amundsen. Aschehoug.
- Kjølås, G. 1948. Gull. Kampen om gullet i Alaska. Varde forlag.
- Kløver, G.O. (red.). 2014. Roald Amundsens dagbøker. Nordvestpassasjen, bind 2: 1905–1907. Frammuseet, Oslo.
- Kristensen, M. 2017. Amundsens siste reise. Press.
- Lomen, C.J. 1954. Fifty Years in Alaska. McKay, New York.
- Nansen, E. 1932. Seppala. Hundekjørereren. Gyldendal.
- Nilsen, N.K. 2017. Sepp. En biografi om Leonhard Seppala. Cappelen Damm.
- Pinson, E.B. 2004. Alaska's daughter: An Eskimo memoir of the early twentieth century. Logan: Utah State University Press.
- Randall, H. 1946. Rundt på jorden i åtti år. Dybwad.
- Sverdrup, H.U. 1926. Tre aar i isen. Gyldendal.
- Sæter, E. 1996. Gullfeber. Norske gullgravarar i Klondike og Alaska. Det norske samlaget.
- Vorren, Ø. 1990. Samer, rein og gull i Alaska. Davvi media.
- Wisting, A. 2011. Roald Amundsen. Det største eventyret. Kagge.
- Wisting, O. 1930. 18 år med Roald Amundsen fra pol til pol. Gyldendal.
- Ytreberg, E. 2018. Kapp Hjertestein. Historien om Nita Kakot Amundsen, Camilla Carpendale og Roald Amundsen. Press.

Roald Amundsens foredragsturné etter Gjøa-ekspedisjonen

Av Fridtjof Mehlum

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

Sommeren 1905 hadde Roald Amundsens ekspedisjon med *Gjøa* kommet seg gjennom Nordvestpassasjen, men pga. isforholdene på nordsiden av Alaska ble ekspedisjonen tvunget til en tredje overvintring. Skuta ble liggende ved King Point nær Herschel Island på grensen mellom USA og Canada (se Barr 2018). Roald Amundsen forlot *Gjøa* den 24. okt. mens den lå innefrosset i isen ved King Point og dro sørover til Eagle City, hvor det var telegrafstasjon. Herfra sendte han telegrammer og berettet om ferden med *Gjøa*.

Fridtjof Nansen som rådgiver

Fridtjof Nansen ble orientert om ekspedisjonen i telegram den 5. desember. Historien om at Gjøa-ekspedisjonen hadde kommet gjennom Nordvestpassasjen ble fort kjent, og deler av Amundsens beretning i telegrammet han sendte til Nansen ble gjengitt i pressen i mange land etter at det var lekket av major William A. Glassford ved Seattle telegrafstasjon til redaktøren av Seattle Post-Intelligencer, Erastus Brainerd¹. Dette ble en diplomatisk betent sak, og lekkasjen kan ha kostet

Amundsen betydelige beløp i tapte avis-honorarer. Han hadde allerede solgt rettighetene til The Times og Morgenbladet (Huntford 1980, Bomann-Larsen 1995).

Nansen var opptatt av at Amundsen kunne få gode inntekter gjennom boksalg og foredragsturné om ekspedisjonen. Nansen hadde selv tjent en formue på salg av boken *Fram over Polhavet* og tjente 40000 dollar (150000 kr) på 67 foredrag i Amerika fra okt. 1897 til jan. 1898. I et brev til broren Alexander Nansen (9. mai 1906) skrev han at han var redd for at Amundsens “*udsigter til øieblikkelig at kunne tjene meget, vil være forværret ved ulykken* (det store jordskjelvet – red. komm.) *i San Francisco, og i ettvert fald antar jeg at han først må komme hjem til Norge før han kan tænke på at tjene noget ved foredrag i Amerika.*”

I brev 5. aug. 1906 til Amundsen skrev Nansen: “*Med hensyn til mulige foredrag når De kommer frem til San Francisco skrev jeg til den norske konsul Lund der og bad ham hjelpe; men det bortfalder vel nu, da byen er ødelagt, og jeg er blitt tvilsom om De kanskje burde vente til lidt senere, så De kunde få tid til at forberede et mere gjennearbejdet foredrag med lysbilleder. Om dette vil De imidlertid bedst kunne danne Dem en mening, når de nu kommer frem. De vil da se om De muligens straks burde ta den fordel af modtagelsens begeistring som De kan. En norsk amerikaner Mr. Randall (jeg husker ikke bestemt hvordan han skriver sit navn) henvendte sig til mig og min*

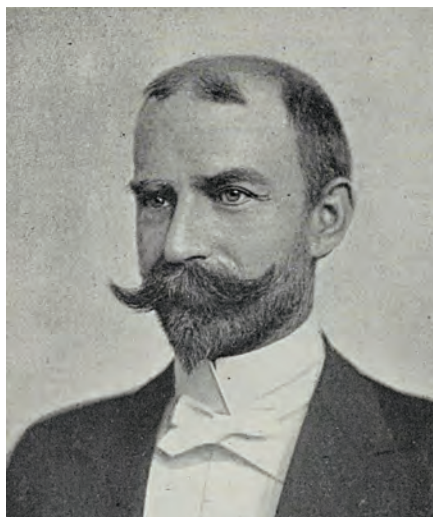
1. The Dispatch, Washington, 16. juni 1925.

bror, om anbefaling da han vilde gjerne ordne foredragsturne i Amerika for Dem. Han gjorde et godt forretningsmæssigt indtryk, og syntes at forstå sig en del på de sager, så De burde kanskje modta hans tilbud; men vær forsiktig med betingelserne, bind Dem ikke straks til dem, men lad heller min bror om det er muligt se på dem først.”

Nansen var også opptatt av at Amundsen så snart som mulig kom til London (der Nansen oppholdt seg) for å berette om Gjøa-ferden i Royal Geographical Society, som var det er det mest ærefulle selskap for presentasjon av planer for og resultater av alle de store polarekspedisjonene. Nansen sa at et foredrag i selskapet sikkert vil være til hjelp både i England, Amerika og i Norge. I brev av 21. okt. spurte han om Amundsens planer mht. å få ferdig boken om ekspedisjonen og foredragsturné.

Amundsen svarte (8. nov.) at han gjerne ville komme til England så snart som mulig, men at han kanskje måtte holde foredrag i de geografiske selskaper i Kristiania og København først, og han ba om Nansens råd med hensyn til dette.

Nansen svarte 24. nov. at han trodde Amundsen burde holde foredrag i England så snart han kunne etter å ha holdt foredrag i Det norske geografiske selskap, og muligens København. Videre mente Nansen at når det gjaldt tidspunkt foredragsturné i Amerika, så kunne det kanskje være uheldig å starte den nå denne vinteren, pga. av Pearys hjemkomst og at det kunne bli konkurranse hvis Peary også skulle på foredragsturné. Nansen anbefalte derfor at Amundsen skrev ferdig boken så snart som mulig og før han reiste til Amerika neste vinter.



Portrett av Harry Randall fra 1905. (Kilde: Annon. 1906).

Harry Randall

Harry Randall (opprinnelig Harry Petersen) var en norskamerikaner som siden 1898 hadde bodd i Minnesota. Han har gitt en fyldig beskrivelse av sin bakgrunn og samarbeid med Roald Amundsen i sin selvbiografi (Randall 1946). Han vokste opp i Kristiania og fikk musikkutdannelse. Randall flyttet til Amerika i 1878 der han hadde mange forskjellige jobber og reiste bl.a. rundt med teatergrupper. Han var en driftig fyr med entreprenøregenskaper. I Minneapolis ble han etterhvert impresario og reiste bl.a. rundt med norske sangere. I 1905 arrangerte han en turné i Midtvesten for studentsangerne fra Kristiania og besøkte mange av byene vest for Chicago med stor norskættet befolkning.

Randall hadde lest i ukebladet Collier's Weekly vinteren 1905–06 om Amundsens gjennomseiling av Nordvestpassasjen og fikk lyst til å arrangere en foredragsturné for ham etter at ekspe-

disjonen var kommet tilbake. Han visste ut fra Fridtjof Nansens foredragsturné noen år tidligere, at dette kunne man tjene betydelig på. Han ønsket på hvordan han skulle få til dette, og kom på idéen om en gjenvisitt til Norge med studentene i musikk-korpset til St. Olavs College i Minnesota. Randall inngikk en avtale med St. Olavs College og reiste til Norge våren 1906 for å undersøke mulighetene for en turné med korpset den kommende sommeren. Turnéen ble gjennomført med 26 konserter forskjellige steder i Sør-Norge. Mens han var i Norge oppsøkte han Nansen og Amundsens tre brødre for å diskutere samarbeid. Han fikk med seg tilbake en skriftlig anbefaling fra disse til Amundsen om å bruke ham som sin amerikanske kontakt.

Randall fikk høre at *Gjøa* var ankommet til Nome i Alaska den 31. august, og han satte seg i telegrafisk forbindelse med Amundsen og tilbød sine tjenester. Det endte med at Randall sammen med Amundsens bror Gustav skulle møte ham i Seattle. Amundsen reiste fra Nome 7. sept. og ankom Seattle den 15. sept., men han dro samme dag tilbake med båt til et laboratorium i Sitka i det sørlige Alaska for å kalibrere sine instrumenter for måling av jordmagnetismen. Han var ikke klar til noen mottakelse i Seattle før dette var unnagjort, og mottakelsen og feiringen skjedde først da han kom tilbake til Seattle den 4. oktober.

Randall satte i gang med å gjøre størst mulig reklame i forbindelse med ankomsten og mottakelsen til Amundsen i Seattle. Det samme gjorde han i forbindelse med *Gjøas* ankomst til San Francisco, og under Amundsens reise videre gjennom USA med stopp i Minneapolis/

St. Paul, Chicago og New York. Han deltok i planene med lokale arrangementskomitéer og skrev artikler i pressen. Det gjaldt å reklamere for ekspedisjonen med tanke på å skape oppmerksomhet for Amundsens fremtidige foredragsturné.

Randall var svært aktiv, og i San Francisco ble den lokale arrangementskomitéen mektig irritert på ham på grunn av hans tilsynelatende arrogante opptreden, og fordi han drev med planlegging av Amundsens opplegg i byen som gikk på tvers av de planene som komitéen arbeidet med. Avisen San Francisco Call, 21. okt. 1906 mente at Randall med hensikt skapte mystikk og eksklusivitet rundt Amundsen og melet sin egen kake på bekostning av Amundsen. Allerede den 9. okt. ankom Amundsen Oakland, men han ville ikke offentliggjøre sin ankomst før *Gjøa* kom frem til San Francisco.



Gjøa taues inn gjennom stredet Golden Gate ved San Francisco den 19. oktober 1906. Marin Headlands i bakgrunnen. Amundsen hadde reist i forveien og kom om bord med en taubåt i Bonita Cove før Gjøa ble tauet inn til Sausalito nord for selve byen San Francisco. Dagen etter ble Gjøa mottatt i San Francisco by. Håndkolorert lysbilde. (Kilde: Norsk Maritimt Museum).

Den kom først den 19. okt. Amundsen holdt derfor en lav profil og besøkte bl.a. familien Frank Smith i Oakland, som han var blitt godt kjent med og bodde hos i ukesvis i Eagle City i Alaska. Herfra dro han på utflukter med bil i omegnen, bl.a. med konsul Rasmus T. Lyng til hans landsted i Ben Lomond og redwood-skogene nær Santa Cruz. Amundsen fikk et av disse kjempetrærne oppkalt etter seg².

Ved festlighetene som ble holdt for Gjøa-ekspedisjonen på veien gjennom USA ble det holdt en rekke hilsnings-taler og deretter takketaler fra Amundsen, men han holdt ingen fulle foredrag. Da Amundsen og hans følge kom til New York var Randall innom utgiveren av Harper's Monthly Magazine og sikret Amundsen publisering av en artikkel om sin ferd i magasinet for hele 2000 dollar betalt kontant som forskudd. Artikkelen ville være et skikkelig reklamefremstøt i forkant av foredragsturnéen året etter. Under hjemreisen over Atlanterhavet med *Hellig Olav* fortalte Amundsen sin historie om ekspedisjonen til Randall, som skrev den ned på engelsk, og det ferdige manuskriptet kunne sendes inn få dager etter ankomsten til Kristiania.

Tilbake i Kristiania

Hellig Olav ankom Kristiansand den 18. nov. Etter feiringer her, gikk Amundsen og *Gjøas* mannskap over i panserskipet *Norge* som ankom Kristiania den 20. nov. Randall fortsatte til Kristiania med *Hellig Olav* sammen med en del av ekspedisjonens vitenskapelige materiale. Amundsen og mannskapet på *Gjøa* ble behørig feiret 2. Morgenbladet, 20. nov. 1906.

gjennom en rekke arrangementer i Kristiania de påfølgende dager. Dette er godt beskrevet av andre (Bomann-Larsen 1995, Kløver 2014). Han holdt også et "bare foreløbig" foredrag uten lysbilder i Det norske geografiske selskab i Turnhallen i Kristiania den 28. nov. Så snart feiringene var unnagjort var det viktig for Amundsen, med assistanse fra Randall, å utarbeide sitt foredrag med tilhørende lysbilder og planlegge turnéer i inn- og utland. Randall dro også til England i desember og hadde samtaler bl.a. om foredragsturné der.

Foredrag i geografiske selskaper

Det første fullverdige foredraget ble arrangert av Det norske geografiske selskab i Turnhallen i Kristiania den 24. jan. 1907. Deretter holdt han to foredrag i Calmeyergaden misjonshus i Kristiania, som var Skandinavias største forsamlingslokale med plass til over 5000 mennesker. I følge Amundsen (Moss Tilskuer 7. mars) var det over 18000 tilhørere tilsammen på de tre foredragene. I begynnelsen av mars dro han utenlands og startet turnéen til europeiske geografiske selskaper, først i København. Deretter sto Royal Geographical Society i London (RGS) på programmet (11. febr.), og så Amsterdam, Brussel, Antwerpen, Paris, flere byer i Tyskland, samt Budapest og Wien før han returnerte til Kristiania. I mange av disse byene ble det i tillegg til foredrag og selskapelighet i de geografiske selskapene også holdt foredrag og mottakelser i de lokale norske miljøene.

I forbindelse med Amundsens foredrag i Royal Geographical Society foreligger det en del brev fra selskapets sekretær

John Scott Keltie som kaster lys over forarbeidet til foredraget³ Amundsen ville holde et to timers foredrag, men Keltie sa at de ville akseptere maks. 1¼ til 1½ time. Keltie kom med forslag til hvordan manuskriptet kunne kuttes ned og ba om klarere konklusjoner og oppsummering av ekspedisjonens resultater når det gjaldt geografiske oppdagelser, magnetiske observasjoner og studier av inuittene. Amundsen ville vise 150 lysbilder, men i følge Keltie ville dette være umulig for et foredrag på en drøy time. Amundsen ble derfor bedt om å redusere antallet til 80–90 lysbilder. Amundsen ble også bedt om å sette inn lysbilde nummer på rett plass i manuskriptet til foredraget. Teknikeren som håndterte lysbildeapparatet fikk kopi av manuskriptet og kunne dermed skifte lysbilder synkront med foredraget.

Keltie var også bekymret for om Amundsen behersket engelsk godt nok til å gjøre foredraget forståelig for det engelske publikum. Han foreslo å holde en generalprøve før foredraget skulle holdes for selskapet, og så kunne man vurdere om Amundsen skulle holde hele foredraget selv, eller la Nansen holde deler av det.

Foredraget i RGS ble holdt i sin helhet av Amundsen. Det ble godt mottatt, men i følge det offisielle referatet til RGS fra møtet, bemerket Amundsen i diskusjonen i etterkant av foredraget: *“I speak English so badly that I hope you will excuse me if I thank you in only a few words”*.

Amundsens ferd gjennom Nordvestpassasjen vekket stor oppmerksomhet i Europa, og på sin rundtur til de geografiske selskapene ble han hyllet som en helt. Kongehusene i de landene han

3. Nasjonalbiblioteket, Håndskriftsamlingen.



Det ble en del festligheter i forbindelse med besøkene til de geografiske selskapene rundt omkring i Europa. Tegnet av Olaf Krohn. (Kilde: Vittighetsbladet Vikingen 1907).

besøkte var også involvert enten ved tilstedeværelse på arrangementene eller ved å invitere Amundsen til audiens. Han ble også beåret med en rekke ordener og medaljer fra de landene og selskapene han besøkte.

Som eksempler på hvilken oppvarming Amundsen fikk i Europa kan det nevnes at da han kom med tog fra Paris til den tyske grensen, sto et spesialtog sendt av Tysklands keiser Wilhelm II klar til å frakte Amundsen til Berlin og andre byer han skulle besøke i Tyskland. Norgesvennen keiser Wilhelm inviterte Amundsen til audiens i Potsdam, og de hadde en lengre samtale om ekspedisjonen. Deretter deltok keiseren på møtet i Gesellschaft für Erdkunde i Berlin der Amundsen



Roald Amundsen under besøket i Berlin våren 1907. (Kilde: Die Woche).

holdt foredrag, og det var første gang i selskapets 80 år lange historie at en tysk monark var til stede.

Senere på året (22. mai) holdt Amundsen foredrag i det russiske geografiske selskapet i St. Petersburg. Dagen etter sendte Tsar Nikolai II sitt eget jernbanetog for at frakte Amundsen ut til Tsarskoe Selo, som var palasset utenfor byen hvor tsaren oppholdt seg. Her hadde tsaren og Amundsen et møte uten andre personer til stede. Dette forundret Amundsen⁴, siden tsaren nylig hadde vært utsatt for et attentat og det på den tiden var mye politisk uro omkring tsaren.

Foredragsturné i Norge

Den 23. mars startet foredragsturnéen i Norge i Calmeyergaden misjonshus. Amundsen hadde nå fått ferdig flere lysbilder som ikke var ferdige til utenlands-turen. Over 30 byer ble besøkt. Turen ble

4. Fergus Falls ugeblad 3. oktober 1907.

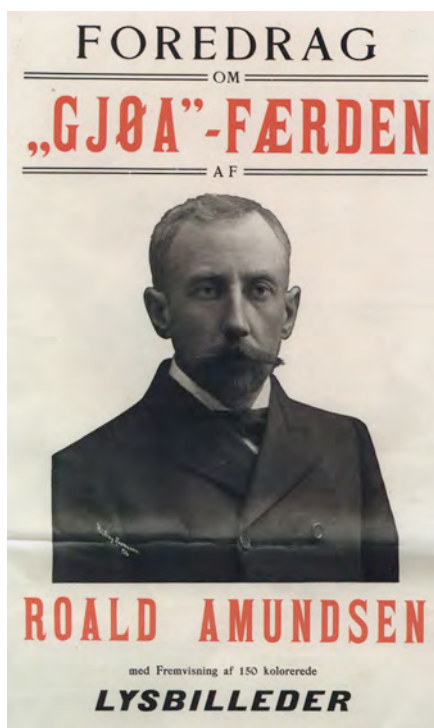


Annonse i Fædrelandsvennen 7. april 1907 om Amundsens foredrag i Kristiansand.

begrenset til fem uker pga. av at kveldene ble lysere, slik at lokalene ikke ble mørke nok⁵. Først sto østfoldbyene for tur og deretter Trondheim. Derfra gikk turen med båt til byene langs Vestlandskysten fra Kristiansund og sørover til Kristiansand, deretter oppover langs Sørlandskysten og Telemark, og med tog nordover til Drammen, Hamar og Lillehammer.

Det var fulle hus overalt, og lokale arrangementskomitéer arrangerte mottakelser ved ankomst og festligheter i forbindelse med foredragene. Selv om det nå var trekvart år siden *Gjøa* kom til Nome etter å ha seilt gjennom Nordvestpassasjen, var begeistringen for å se og høre Amundsen fortsatt stor. Til slutt ble det et nytt foredrag i Calmeyergaden misjonshus den 30. april, før Amundsen dro til Berlin for å holde foredrag om norsk vintersport og det norske turistliv i forbindelse med den internasjonale

5. Randall i Kysten, 14. mars 1907.



Plakaten som ble brukt i forbindelse med Amundsens norske foredragsturné 1907. (Kilde: Frammuseet).

sportsutstillingen der, hvor Norge hadde en egen paviljong.

Ikke invitert til Sverige.

Etter besøket i St. Petersburg i mai reiste Amundsen hjem via Helsinki og Stockholm. Han holdt foredrag i det finske geografiske selskapet, men var ikke invitert til å holde foredrag i Stockholm. Etter oppfordring fra Fridtjof Nansen bidro den svensk-norske kongen, Oscar II, med 10000 kr. i forkant av Gjøa-ekspedisjonens avreise. Nansen minnet Amundsen på i sin korrespondanse med ham da Amundsen var i Eagle City, at han måtte huske å sende takketelegram til

både Oscar II og den nye kongen Haakon VII. Amundsen sendte telegram til Oscar II, hvor han også ba om tillatelse til å oppkalle en havstrekning etter ham. Det ble påstått at telegrammet ikke kom frem. Senere viste det seg at telegrammet var kommet frem og at Kong Oscar hadde svart telegrafisk tilbake til Amerika (i følge Alexander Nansen i avisen Kysten 23. mars 1908). Amundsen gjorde forsøk på å få audiens hos kongen eller kronprins Gustav for å takke personlig, men dette førte ikke frem. Det var ventet at Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi ville gi Amundsen Vegamedaljen i 1908 for hans ekspedisjon, men det ble avslått med begrunnelse av upassende oppførsel ved ikke å takke Oscar II for bidraget til ekspedisjonen. Det er ikke usannsynlig at det lå politiske motiver til grunn for avslaget i forbindelse med unionsoppløsningen.

Forberedelser til foredragsturné i USA

Etter foredraget i Royal Geographical Society i London ble det klart at det trolig ikke var økonomisk grunnlag for en foredragsturné i England. Nansens engelske impresario Gerald Christy uttalte at selv om foredraget tiltrakk seg oppmerksomhet hos det vitenskapelige publikum i RGS, så hadde ekspedisjonen ikke oppnådd særlig oppmerksomhet hos det alminnelige publikum (Bomann-Larsen 1995).

Derfor konsentrerte de seg om USA. Prisnivået (og inntektene fra foredrag) i USA var også betydelig høyere enn i Norge og Europa, så en vellykket turné kunne føre til en betydelig fortjeneste.

Turnéen i USA

Harry Randall reiste til USA fra Kristiania 15. juni 1907 med *Hellig Olav* til New York. Han satte i gang en stor kampanje for å forberede Amundsens foredragsturné. Han skriver i sin bok (Randall 1946) at han besøkte omkring 30 byer østenfor Chicago og avla visitter hos alle større aviser på hvert sted. Her prøvde han å få redaksjonene til å forstå hvilken stor dåd Amundsen hadde utført ved å seile gjennom Nordvestpassasjen. Randall hadde sans for PR og han hadde med seg en modell av *Gjøa* (laget av båtbygger Løvaas i Kristiania) som han stilte ut bl.a. på børsen Maritime Exchange i New York. Modellen hadde vært utstilt på sportsutstillingen i Berlin og var bekostet av sjokoladefabrikken Cloetta. Randall sa at han skulle gi modellen til Smithsonian Institution i Washington DC⁶.

Amundsen hadde også innbydelse til å holde foredrag i en rekke geografiske selskaper i USA (bl.a. Washington, Philadelphia, New York, Chicago) hvor han ble utnevnt som æresmedlem eller fikk en medalje. Randall uttalte⁷ at hans kontrakt omfattet 75 foredrag, men at det antagelig ville bli holdt adskillig flere. I New York leide han Carnegie Hall, det største og flotteste foredragslokale i byen. Med utgiftene til annonser etc. kostet denne ene kvelden ham 900 dollar, før teppet gikk opp. Før Amundsen reiste hjemmefra hadde Randall i henhold til kontrakten remittert ham 5000 kroner som sikkerhet for hans utgifter i tilfelle Randall f.eks. ikke ivaretok sine plikter.

Roald Amundsen ankom til New York



Inuitter fra Nord-Grønland ombord i Gjøa. Håndkolorert lysbilde. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

med dampskipet *Oscar II* den 15. okt. sammen med sin bror Leon (som sekretær) og Randall. Sistnevnte hadde leid en båt som fraktet dem inn til byen fra karantenestasjonen på Ellis Island og hadde invitert omkring 30 lokale pressefolk om bord. Båtturen varte et par timer og her ble pressen traktert med lunch, champagne og vin. Randall ble lovet store oppslag i avisene i forkant av det første foredraget som skulle foregå i Carnegie Hall den 20. oktober. Amundsen sjekket inn på hotell Waldorf Astoria og holdt en “generalprøve” på foredraget (på tysk!) i Deutscher Press Club i New York den 19. okt. Her var det mer enn 75 tilhørere.

De store oppslagene i avisene uteble, for uheldigvis for Amundsen så var avisene mer opptatt av et krakk som skjedde på New York-børsen samtidig. Foredraget i Carnegie Hall ble en skuffelse. Det var også svært dårlig vær den dagen, noe som sannsynligvis var

6. Nordisk Tidende, 18. juli 1907.

7. Nordisk Tidende, 4. juli 1907.

Carnegie Hall Tomorrow, Sunday
evening at 8:15.
Capt. Roald Amundsen
illustrated lecture on the
"Conquest of the Northwest Passage"
Tickets now selling at box office, \$1.50, \$1.00,
75c., 50c.; boxes, \$8.00 and \$5.00.

Annonse i New York Times for Amundsens foredrag i Carnegie Hall 20. oktober 1907.

en medvirkende årsak til at bare 2–300 mennesker møtte opp i denne salen som rommer omkring 3000. Randall var ikke fornøyd. Han forteller at billettinntektene bare var på 228 dollar, hvorav Amundsen skulle ha halvparten. Han påpekte også at mange ikke forsto Amundsens engelsk, som han mente var *“nokså dårlig”*. Det ble holdt et krisemøte, og Randall fikk endret kontrakten slik at det var mulig å få norske foreninger interessert i å samarbeide om turnéen. Leon ble da sendt hjem igjen.

Den 30. okt. holdt Amundsen to foredrag i Association Hall i Brooklyn arrangert av The Brooklyn Institute of Arts and Sciences. Dette gikk mye bedre. I følge Brooklyn Daily Eagle⁸ var foredragene meget interessante og oppmøtet var stort. Et nytt foredrag ble holdt i Prospect Hall i Brooklyn den 8. november i regi av Nasjonalforbundet. Foredraget, som var illustrert med 132 lysbilder, ble gitt på norsk. I følge Brooklyn Daily Eagle⁹ kunne Amundsen derfor lettere fortelle om sine opplevelser med større entusiasme og livligere beskrivelse enn det som var mulig for ham på engelsk, selv om han behersket engelsk bemerkelsesverdig godt. Også denne dagen var det styggvær men likevel møtte det opp rundt



Rundt bålet på King Point. Håndkolorert lysbilde. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

1000 tilhørere. Etterpå var det bankett for 300 personer. Arrangementet ble dyrt, og Amundsen fikk 70% av billettsalget. Dette førte til at Nasjonalforbundet som arrangør gikk med underskudd¹⁰

Det innbudte foredraget i National Geographic Society i Washington den 1. november var et høydepunkt. Her ble Amundsen også tildelt Hubbards gullmedalje. Bare én person hadde fått den tidligere og det var Peary i 1906. Bare gullverdien av denne prestisjetunge medaljen var 270 dollar. I Washington fikk han også gjennom minister Hjalmar Christian Hauge besøke president Roosevelt i Det Hvite Hus.

Før Amundsen dro til Chicago for å begynne foredragsturnéen i Midtvesten dro han rett fra Washington og opp til Boston. Han fikk en storslagen mottakelse av det norske miljøet i Boston, og hans

8. Brooklyn Daily Eagle, 31. okt. 1907.

9. Brooklyn Daily Eagle, 10. nov. 1907.

10. Nordisk Tidende, 14. nov. 1907.

foredrag i Tremont Temple, som var svært godt besøkt, ble introdusert av selveste guvernøren. Han holdt også foredrag for studentene på Harvard-universitetet.

Det neste foredraget var i Providence, Rhode Island. I henhold til en lokalavis var dette mindre vellykket¹¹. Det var få tilhørere, noe man tilskrev dårlig forhåndsannonsering og høye billettpriser. Foredraget ble forsinket fordi man ikke fikk lysbildeapparatet til å fungere. Amundsen leste opp foredraget fra manus på et hurtig og utydelig engelsk som var vanskelig å forstå. Han fikk skryt for de interessante lysbildene, men det ble etterlyst mer utførlig beskrivelse av bildene. Noen smågutter gikk rundt i lokalet og prøvde å selge pamfletter til 15 cent pr. stk. Dette var sannsynligvis det 10 siders heftet som Randall (1907) hadde skrevet om historikken omkring erobringen av Nordvestpassasjen og fått trykket opp i stort antall.

I Chicago ble han møtt på jernbanestasjonen av over 3000 nordmenn. Etter tre dager med foredrag (ett av dem på norsk) og festligheter i Chicago fulgte en tettepakket tur gjennom Wisconsin, Minnesota, Iowa og Nord-Dakota, med foredrag i byer hvor det var mange nordmenn.

Et eksempel på hvor mye oppmerksomhet Amundsens besøk skapte kan vi lese i det norskspråklige Fergus Falls Ugeblad¹². Han holdt foredrag den 27. nov. i den lille byen Fergus Falls i det nordvestre Minnesota med omkring 6–7000 innbyggere og omkringliggende jordbrukskommuner med en stor andel norske innvandrere. Ukebladet skriver: *“Lyceum Theater har vel neppe Været saa fuldt som Onsdagsaften siste uge da*

11. Worcester Scandinavia, 13. nov. 1907.

12. Fergus Falls Ugeblad, 5. des. 1907.

Roald Amundsen, Nordvestpassagens Opdager, var her og skildrede sin Reise gennem de isdækkede Vidder i Nord for vort Fastland. Over det halve af Billetterne Blev solgt Dagen i forveien, og en Stund efter Middag Onsdag, var der ikke flere igjen. Efter den Tid kom Folk kjørende lange Veie, og hvert Træn, som kom ind paa Eftermiddagen fra øst og fra syd, var fuldt af Mennesker, som vilde høre og se den nu så berømte Mand.

Ved Great Northern Stationen var der saa fuldt af Mennesker, da Mr. Amundsen kom, at man neppe kunde komme frem, og man maatte ledsage ham gennem en Bagvei forat faa ham bort. Arrangements var naturligvis gjort paa Forhaand til at modtage ham og ledsage ham til Grand Hotel. Han var der under Beskyttelse af Park Region Luther College, og Musik-korpset derfra, under Ledelse af Prof. Polakowsky, havde mødt op sammen med en hel Del andre Elever derfra.

Da Tiden kom, at Foredraget skulde holdes, gik det dog noget bedre for dem som ikke kunde faa kjøbt Billetter, end det fra først af saa ud til. Der blev ved Indgangen solgt en hel Del Billetter til 35c, og uagtet de fleste af dem, som kjøbte dem, rimeligvis maatte staa hele Tiden, fik de dog vel se og høre det meste. Tilslut, efterat Foredraget var godt og vel begyndt, fik man istand et Ophold paa nogle Minutter, hvorunder en hel Del blev slupne ind frit – saa vidt vi forstaar – og det er muligt, der ikke var ret mange, som slet ikke kunde komme ind.

Før Foredraget begyndte, var der en Violin- og Pianoconcert af Elever fra nævnte College, under Ledelse af deres Lærer, Prof. Polakowsky. Baade Piger og Gutter spillede Violin.”

Fra Grand Forks, North Dakota skrev Amundsen 7. des. til sin gode venn og skolekamerat konsul Fredrik Herman Gade i Chicago: *“Foredragene går nu bra. Fulde hus overalt. Jeg har været usædvanlig heldig med veiret og det har hjulpet bra til for å få bønderne ind fra landet”*. Gade hjalp også Amundsen med økonomien. Amundsen sendte sjekker med oppgjør for foredragene til Gade, som satte disse inn på bankkonto.

Midt i desember var Amundsen tilbake på østkysten og var invitert til de geografiske selskapene i Washington, New York og Philadelphia. Deretter gikk turen tilbake til Chicago, hvor han tilbragte julen sammen med Gade og hans familie. Nå ble det en snau måneds pause mens Randall planla resten av turnéen som skulle gjennomføres våren 1908. Tilnærmet likelydende omtaler i aviser i en rekke byer i forkant av Amundsens besøk, tyder på at Randall var svært aktiv i å promotere turnéen i pressen.

Foredragsturnéen fortsatte gjennom de nordlige midtveststatene. Deretter sto Salt Lake City, Oakland og San Francisco for tur, og på sistnevnte sted fikk Amundsen anledning til å innsisere *Gjøa*. Her var et av hans foredrag spesielt beregnet på skoleelever, som fikk billetter til redusert pris. Så gikk turen til Oregon og Washington og til en rekke byer i Montana, der turen ble avsluttet med det siste foredraget i Glendive den 9. april. Det var planlagt flere foredrag i Nord-Dakota, men Amundsen var tydeligvis gått lei og ville dra hjem til Norge. I de byene hvor foredragene ble avlyst kunne man lese forskjellige forklaringer i lokalavisene, enten at det var uenighet mellom Randall og den lokale arrangøren, eller at Amundsen var syk og hadde dårlig hals. I brev til Gade skrev Amundsen 4. april fra Anaconda i Montana: *“Jeg orker ikke at reise ind i Nord-Dakota igjen og give opvisning på lofterne. Jeg får kvalme når jeg tænker derpå...”*). Roald Amundsen



Bilde fra banketten som ble holdt for Roald Amundsen den 11. november 1907 i New Congress Hotel, Chicago. Ved hovedbordet sitter Amundsen i midten med F. Herman Gade på sin venstre side. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

avbrøt foredragsturnéen og dro via Chicago (besøk hos Gade) til New York og derfra med båt til England og var tilbake i Kristiania i slutten av april.

Foredragets innhold

Det foreligger en rekke mer eller mindre fullstendige referater av Amundsens foredrag, hovedsakelig i aviser. I Nasjonalbiblioteket finnes det i Amundsens privatarkiv også et fullt manuskript på norsk. Manuset er på 34 maskinskrevne sider og har avmerking i teksten hvor lysbildene skal vises. Han har også skrevet inn titler på 150 lysbilder, men det er noe uklarhet knyttet til nummereringen. De fleste av bildene er også avbildet i Amundsens (1907a) bok om ekspedisjonen. Dette manuskriptet er tilnærmet identisk med manuskriptet som ble trykket på engelsk i *Geographical Journal* (Amundsen 1907b) etter at han holdt foredrag i Royal Geographical Society i London.

Ut fra disse kildene fremgår det at Amundsen startet med å beskrive det vitenskapelige hovedmålet, som var å studere jordmagnetismen og fastlegge beliggenheten til den magnetiske nordpolen. I tillegg ville han prøve å bli den første til å seile gjennom Nordvestpassasjen. Han presenterte alle deltakerne på ekspedisjonen og viste portretter og kom med rosende omtale av hver av dem. Foredraget ga en mer eller mindre kronologisk gjennomgang av ferdens forløp. Han beskrev også studiene av jordmagnetismen og illustrerte det teoretiske med ulike kart. Videre ble det viet mye plass til beskrivelse av kulturen og dagliglivet til inuittene som ekspedisjonen ble kjent med under

oppholdet i Gjøahavn og King Point. Amundsens beskrivelse av sine opplevelser blant inuittene og deres skikker var tydeligvis noe av det som tilhørerne syntes var mest interessant ved foredraget.

Fremførelsen av foredraget

I følge avisomtalen varte foredraget ca. halvannen time, og opplysningene om antall lysbilder som ble fremvist varierer mellom 130 og 150. I Amerika ble de fleste foredragene gitt på engelsk, men også noen på norsk. Under europaturnéen brukte Amundsen både fransk og tysk. Fransk hadde han lært seg mens han hadde hyre på den franske barken *Rhone* og under opphold i Antwerpen og Cognac i forkant av Belgica-ekspedisjonen og under overvintringen med *Belgica* i Antarktis. Tysk hadde han praktisert i bl.a. forbindelse med studier i magnetisme hos



Inuitkvinne. Håndkolorert lysbilde. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

Prof. Georg von Neumayer i Hamburg og Adolf Schmidt i Potsdam.

Ut fra referater som foreligger fra foredragene kan man danne seg et bilde av hvordan Amundsen fremsto for tilhørerne og hvordan foredraget ble mottatt. I referatet fra møtet i Det norske geografiske selskab i Turnhallen i Kristiania den 24. jan. 1907 kan vi lese: *“Roald Amundsen, som i et halvandet times foredrag forstod at fængelse tilhørerenes udelte opmærksomhed og ofte paakalder deres munterhed. Kaptein Amundsen har hurtig tilegnet sig betydelige fortrin som foredragsholder. Hans stemme klinger med mandig kraft til den fjerneste krog, hans fremstillingsform er nøktern og enkel, men ogsaa sandru og naturlig, isprængt smaa glimt af lunt humor. Man sidder den hele tid med en velgjørende følelse af at være stillet ansigt til ansigt med en mand, der har gjort sin gerning som noget selvfølgeligt, en mand, der er stolt over den vundne seir, men uden al indbildskhed eller forfængelighet.”* (Annon. 1907).

Gudbrandsdølen¹³ skrev om foredraget som ble holdt på Lillehammer 28. april: *“Med en ægte Sjømands Resolutieth holdt han sit Foredrag. Den mandige og kraftige Stemme, den greie Fremstilling og de enkle Ord, nøgternt afveiet i alle Enkeltheder, gav det hele en solid Tilforladelighed af stor Virkning....Foredraget varede 1½ Time og fulgtes med den mest levende Opmerksomhed. En vældig Storm af Bifald efterfulgte det. Som Medlem av Festkomiteen frembar Einar Lunde en Tak til Roald Amundsen for Foredraget. Han udtalte, at Forsamlingen kun havde en*

Ting at beklage sig over: at Foredraget ikke hadde varet længe nok. Det var dog ikke lykkedes for Hr. Amundsen trods sine beskjedne Ord at skjule, at det, som Gjøa-Expeditionen havde udført, var en Stordaad, Som Isfjeldene på Lysbillederne ragede op af Havet, ragede Amundsens Skikkelse ved denne Stordaad op i vor Samtid. Han havde truffet Verdens Opmerksomhed hen paa sig og nød Verdens Beundring. Et leve Roald Amundsen modtoges med stor Begeistring.”

Etter hans norske foredrag i Prospect Hall i Brooklyn 8. nov. 1907 sto det i Nordisk Tidende¹⁴: *“Amundsen talte ikke længe forinden han havde fængslet alles interesse. Hans foredrag var illustreret med mange udmærkede lysbilleder, tagne paa ekspeditionen. Der var mange snurige scener iblandt, saa man ofte fik sig en god latter; dog er Roald Amundsen en alvorets mand, der aldrig anstrænger sig for at man skal se hans bedrifter fra den humoristiske side; men den nøgne, tørre sandhed fik alligevel folk til at dra paa smilebaandet, især naar han fortalte om eskimoernes forunderlige skikke.”*

Lysbildene

Offentlige arrangementer med lysbilde-fremvisning var blitt meget populære på 1800-tallet og kunne trekke et stort publikum. Disse ble kalt “Magic Lantern Shows” på engelsk. Lysbildeapparatene kunne ha ulike typer lyskilder, men på Amundsens tid var det oftest elektriske lyspærer. Apparatene hadde ofte to objektiver og kunne derfor gi en overblendingseffekt ved skiftet mellom to bilder. Amundsens foredrag i Amerika

13. Gudbrandsdølen, 30. mai 1907.

14. Nordisk Tidende, 14. nov. 1907.

ble markedsført som illustrert foredrag med “stereopticon lantern slides”. Lysbildene var laget på fotofølsomt materiale mellom to glassplater og basert på gjenomlysning av den negative svart-hvit filmen. Bildene ble ofte fargelagt (malt med vannfarger for hånd).

Det må ha vært med minst to kameraer på Gjøl-ekspedisjonen, siden et fotografi i Amundsens (1907a) bok viser Godfred Hansen som fotograferer en inuit. Amundsen fikk et nytt kamera i mars 1901, som han brukte under “prøveturen” med *Gjøa* i Barentshavet (Kløver 2014). Om dette ble brukt under ekspedisjonen i Nordvestpassasjen er uklart.

Godfred Hansen kjøpte inn to kameraer i mars 1903 på oppdrag for Amundsen hos Peter Knudsens Eftf. i København. Det ene var et stort kamera av ukjent fabrikat. Det hadde 13x18 cm glassplater. En del av bildene ble tatt som stereo-

fotografier med to bilder ved siden av hverandre på glassplaten (Eek 1999). Stereooptakene ble tatt med et påsatt stereooobjektiv. Det andre kameraet var et håndholdt Goerz Anschutz klappkamera for 9x12 cm glassplater og rullefilm. Godfred Hansen var utnevnt som ekspedisjonens fotograf, og det var trolig han som tok de fleste bildene. Amundsen tok også bilder på turer han gjennomførte når ikke Hansen var med. Hansen fremkalte en del av bildene under ekspedisjonen.

Lysbildene til Amundsen ble laget av fotograf Severin Worm-Petersen i Kristiania i størrelse 8,2 x 8,2 cm (Librici 2016). En samling på 248 av Amundsens lysbilder, de fleste håndkolorerte, som dekker flere av hans ekspedisjoner ble funnet hos enken etter sønnen til Amundsens bror, Gustav i 1986 (Huntford 1988). Disse er senere blitt restaurert på Nasjonalbiblioteket og omfatter også mange bilder fra Gjøl-ekspedisjonen.

Teknikken som ble brukt i forbindelse med lysbildeforevisningen er beskrevet i Fergus Falls Ugeblad¹⁵: “Mr. Amundsen havde skrevet hele sit Foredrag, og Foredraget var nærmest en Oplæsning. Samtidigt blev det oplæste hele Tiden belyst ved Billeder, der blev frembragte paa Bag-siden af det Lærred, der var udspændt paa Scenen. Mr. Amundsen havde i Lommen en elektrisk Traad, ved hvilken han stod i Forbindelse med den Person, som styrede hans Maskine bagenfor Lærredet, og naar et Billede skulde ombyttes med et andet, behøvede han kun at varsle gennem Traaden (en signallampe - red. komm.), og alt gik smukt og bestemt som et Uhrværk. Med en lang Stok pegte Amundsen undertiden



LØITNANT HANSEN SOM FOTOGRAF.

Godfred Hansen fotograferer netsilikkvinnen Kabloka ombord i *Gjøa*. (Kilde: Amundsen (1907a)).

15. Fergus Falls Ugeblad, 5 des. 1907.

paa Billedet. Dette var især, naar et Kart blev forevist. Han pegte da paa det Sted, hvor Ekspeditionen befandt sig ved den og den Anledning. Der var kun en Ting, som var Mr. Amundsen imod, og det var hans Udtale. Han talte heldigvis ganske høit og kraftigt, men han var alligevel vanskelig at forstaa.”

Avslutning

Under de innbudte foredragene for de geografiske selskapene rundt om i Europa og USA ble Amundsen hyllet for den første gjennomseilingen av Nordvestpassasjen og for sin bestemmelse av den magnetiske nordpolen. Publikumsforedragene ble spesielt godt mottatt på turnéen i Norge og blant den norskættede befolkningen i USA. Norge var nettopp blitt et fritt land etter unionsoppløsningen, og Amundsens bragd bidro til å styrke den norske nasjonalfølelsen. Det økonomiske utbyttet av foredragene var kanskje noe dårligere enn forventet, men det bidro sikkert til markedsføring av boken om ferden. Boken kom ut i en rekke land i Europa og i USA. Amundsen oppga til Dagbladet¹⁶ at han hadde et overskudd fra USA-turnéen på 14000 kr., mens Randall gikk betydelig underskudd (brev fra Randall til Amundsen 13. mars 1909).

Det var begrenset hva Amundsen kunne fortelle om resultatene av de magnetiske målingene og de andre naturvitenskapelige observasjonene og innsamlingene som ble gjort på ferden. Det viste seg senere at resultatene var mer betydningsfulle enn han kanskje hadde trodd. De viste at han hadde påvist at den magnetiske polen flytter på seg på en reg-

ulær måte. Han gjorde også målinger som dokumenterte eksistensen av solvinden 60 år før dette fenomenet ble beskrevet (Egeland & Deeher 2011).

Litteratur

- Amundsen, R. 1907a. Nordvestpassagen. Aschehoug.
- Amundsen, R. 1907b. To the North Magnetic Pole and Through the North-West Passage. *Geographic Journal* 29: 485–513.
- Annon. 1906. Norske studentersangforenings koncerttournée gjennom det norske Amerika i mai og juni 1905. Utg. Foreningen: I kommission hos Cammermeyer. Kristiania.
- Annon. 1907. Det Norske Geografiske Selskabs Aarbog XVIII 1906–1907: 22–23.
- Barr, S. 2018. Vinteren ved King Point: *Gjøas* siste vinter i Nordvestpassasjen. *Polarboken* 2017–2018: 59–80.
- Bomann-Larsen, T. 1995. Roald Amundsen - En biografi. Cappelen.
- Eek, A.C. 1999. Roald Amundsen (1872–1928). Fotografier av Netsilikfolket 1903–05. Bildet lever! Bidrag til norsk fotohistorie 7: 11–30. Norsk Fotohistorisk forening.
- Egeland, A. & Deeher, C.S. 2011. Roald Amundsen's contribution to our knowledge of the magnetic fields of the Earth and the Sun. *Hist. Geo Space Sci.* 2: 99–112.
- Huntford, R. 1980. Scott og Amundsen. Aschehoug.
- Huntford, R. 1988. Roald Amundsens oppdagelser i bilder. Grøndal & Søn.
- Kløver, G.O. (red.) 2014. Roald Amundsens dagbøker Nordvestpassasjen. Frammuseet.
- Librici, P. 2016. Restoration of Roald Amundsen's lantern slides. Nardini Editore.
- Randall, H. 1907. The Conquest of the Northwest Passage. Murphy-Travis Co., Minneapolis.
- Randall, H. 1946. Rundt på jorden i åtte år. Dybwad.

Øvrige kilder: Houghton Library, Harvard University: Brev fra R.A. til F. Herman Gade. Nasjonalbiblioteket: Brev fra Godfred Hansen til R.A., brev fra Harry Randall til R.A. og brev fra Royal Geographical Society til R.A.

16. Dagbladet, 30. apr. 1913.

Hollandske hvalfangere ranet pomorerer på Svalbard i 1732

Av Waling T. Gorter

Waling T. Gorter (cand.polit.) bor i Longyear-byen og er autorisert konservator NMF. Han har bl.a. forsket i mange år, sammen med sin kone Anastasia Gorter, på pomorenes hjemsteder i Kvitsjø-området og deres aktiviteter i Norge, især fangsten på Svalbard. Han var bl.a. professor ved Pomoruniversitetet i Arkhangelsk og ble i Moskva utnevnt til æresmedlem av Russlands kulturfond for denne forskningen.

Artikkelen beskriver hvordan hvalfangere fra Holland ranet russere som drev med tradisjonell overvintringsfangst i Bell-sund, og hvilke følger ugjerningen senere fikk. Dette er den første dokumenterte russiske overvintringen på Svalbard.

Innledning

Pomorene var russere fra Kvitsjøområdet i Nordvest-Russland som drev med maritime aktiviteter som fiske, fangst, sjøfart og handel. De utviklet etter hvert velorganiserte metoder for overvintringsfangst og fiske. For å finne nye bestander å fangste på utvidet pomorene sine fangstområder og etablerte seg etter hvert også på Svalbard. Dette var et geografisk område der de tidvis måtte konkurrere om ressursene med vest-europeiske hvalfangere. Utvidelsen av deres fangstområder til Svalbard var ifølge russiske forskere en direkte konsekvens av denne hvalfangsten, især den nederlandske. Det som følge av Russlands satsing

på nederlandsk skipsbygging og fordi Nederland med byene Amsterdam og Rotterdam da var blitt Russlands største utenlandske handelspartner i nord. Dokumentasjon for dette finnes for første gang i skriftlige kilder fra 1709 da fem skuter med til sammen 76 mann dro på fangst til Svalbard, og 1710 da seks lokale skuter dro fra Arkhangelsk-området til Svalbard, men alle ble ranet av sjørøvere og måtte gjøre vendereis. En av sjørøverskipene førte det nederlandske flagg (Dadykina, Kraikovski & Lajus 2015: 6–7). Den første hvalfangstskute under russisk flagg var nederlandsk bygget, hadde nederlandsk befal og russisk mannskap. Den kom i august 1708 tilbake til Arkhangelsk fra Bjørnøya fullastet med hvalspekk (De Bruyn 1737: 193–194).

Ranet på Svalbard i 1732

Konfrontasjonen mellom pomorene og de hollandske hvalfangerne den 10. og 13. juli 1732 er det første kildedokumenterte møte mellom disse to gruppene på Svalbard. Det er også første gang pomorenes overvintringer og fangst på Svalbard ble nedfelt i skriftlige dokumenter. Dette fordi pomorene ikke selv skrev sin egen historie eller nedfelte den ellers i egne dokumenter. I dette beskrevne tilfellet var det mannskapet på to hollandske hvalfangstskip, hjemmehørende i byen Rotterdam, som plyndret et pomorfangstlag

på syv mann i Bellsund for en betydelig materiell rikdom: i dette tilfellet mer enn 200 hvalrosstenner og spekk tilsvarende 7000 liter med tran.

Etterspill: utdrag fra samtidige offentlige dokumenter

Møtet i 1732 mellom pomorene og de hollandske hvalfangerne er her belyst med et utvalg oversatte avsnitt fra tilgjengelige offentlige dokumenter i nederlandske arkiv, dvs. eksisterende dokumenter i Byarkivet i Rotterdam og Generalstendene for Nederland som da var landets øverste forvaltningsinstans, hvor alle de syv provinsene i Nederland var representert. Også Generalstendenes representant fra provinsen Holland ble involvert og det samme ble en kaptein i Amsterdam. Utvalget er basert på en fremstilling fra 1980 gitt av den anerkjente nederlandske hvalfangsthistorikeren Cornelis de Jong. Tekstene blir kommentert og tolket i andre halvdel av artikkelen.

Mannskapene på skipene, ført av kapt. Pieter van Dam og kapt. Ary Pietersz Visser, erklærte den 28. desember 1733 for notarius Jacob de Bergh i Rotterdam at de den 10. juli 1732 lå oppankret i 'Klokbaai' (Bellsund), en dyp fjord på vestkysten av Spitsbergen. De erklærte videre at det fra hvert skip rodde to slupper med folk – sannsynligvis 30 menn til sammen – til nordsiden av bukten for å jakte på rein. De jaktet med flintlåsggevær. De jaktet rein fordi kjøttet var velsmakende og man foretrakk det framfor hvalkjøtt, selkjøtt og sjøfugl. Dessuten var de ute etter reinskinn og gevirer. Jaktlaget ankom ved den såkalte 'tørre elva' ved nordkysten. Der fant de et uladet flint-

låsgevær, en liten hvalrosslanse, en liten harpun og en liten øks. Alle var kraftig rustne. Dessuten fant de der en mengde hvalross-spekk som var stivfrosset samt en mengde hvalrosstenner.

Hollenderne erklærte for notarius de Bergh at de sammen med dette verdifulle jaktbyttet ikke hadde sett noen spor etter eiere, ikke folk, hytter, telt eller fartøyer og at de følgelig hadde konkludert med at eierne enten hadde reist eller var døde. De sa at de i samsvar med vanlig rettspraksis i områdene ved Nordpolen var berettiget å betrakte hva de fant som et funn de kunne tilegne seg, tatt i betraktning at det ellers kunne gå tapt. De hugget løs en del av hvalross-spekket og tok det om bord sammen med tennene og de andre ting de fant.

Den 13. juli returnerte dette hollandske fangstlaget til funnstedet og lastet sluppene med det som de ikke fikk med seg første gangen. Funnet skaffet dem til sammen 20 kvartel spekk (tilsvarer 7000 liter tran), godt over 200 hvalrosstenner og mer enn 50 lanceskift og penisbein fra hvalross. Senere delte de det de hadde funnet likt mellom skipene. Det ser ut til at disse to skipene fanget i kompaniskap. Det vil si at kapteinene hadde avtalt å fangste i lag og dele fangsten likt.

Denne dagen ble de nødt til å vente hele seks timer på stranda før vinden minket og de kunne ro tilbake til skipene. Helt uventet så nederlenderne tre fremmede menn som en stund senere ble fulgt av fire andre. De gikk etter hverandre og vistes godt mot den nakne, steinete kysten som fortsatt var delvis snødekt og med isbreene som lyste opp bakom der igjen. De syv fremmede var kledd i jakker og bukser av grovt skinn og de hadde høye støvler og



Hvalross-jagt efter Reen. Just. Der Hvalross jaget auff der Reen-jagt.
The Sailer Hunting after the Roe.

Hvalfangstfolk på reinsdyrjakt. Omtrent slik kunne det ha foregått også for hvalfangerne fra Rotterdam som gikk i land for å jakte. Men så oppdaget de i stedet pomorenes fangst som var stablet i fjæra for avhenting. (Kilde: Siewart van der Meulen: Groote vissery. P. Schenk. Amsterdam ca 1720-30).

pelsluer. De hadde hvert sitt flintlåsgevær over skulderen, hadde kraftig skjeggvekst, og viste seg å være russere.

Hollenderne erklærte for notarius de Bergh at både de og de fremmede hilste høflig på hverandre, at de tilbød brød med ost og en drink genever, og at noen av russerne gjerne tok imot dette. De fortalte dessuten at de ikke kunne forstå hverandre og at ingen av russerne signaliserte at de var eierne av hvalross-spekket i slup-pene. De skilte vennlig lag og russerne tok da på nytt av luene sine for å vise respekt. Ut fra det hollenderne fortalte virket det som et uskyldig, vennlig møte.

Men russerne var av en annen for-

mening enn hollenderne. Det viser det sin-te diplomatiske memorandum som Russlands ambassadør til Nederland, grev Golovkin, overleverte til de nederlandske Generalstendene den 11. januar 1734. Ifølge dette memorandum hadde russerne tydelig signalisert ved hjelp av tegn at det var de som var eierne av fangst-utbyttet. De hadde pekt på sin hytte og fartøy i nærheten, men hollenderne hadde truet med å drepe dem og hadde tilegnet seg russernes fangstutbytte. Russerne hadde overlevert et klagebrev ikke lang tid etterpå til kaptein Dirk Pietersz van der Velde på et tredje hollandsk skip som ankom Bellsund, også det fra Rot-

terdam. Etter å ha returnert til basen i Arkhangelsk i Nord-Russland hadde de syv pomorene etter alle solemerker levert et klageskriv til de lokale myndighetene der. Disse hadde oversendt klageskrivet til Regjeringen i St. Petersburg. De ansvarlige i hovedstaden hadde gitt den russiske sendemannen i Den Haag i oppdrag å protestere formelt hos Generalstendene der og kreve skadeserstatning på vegne av de syv russerne. Dette memorandum var meget spisst formulert.

I motsetning til ovennevnte notarius-erklæring var grev Golovkins memorandum holdt i en dramatisk tone. Der sto det at de syv russerne var blitt truet med døden og at de etter dette brutale ranet av sitt fangstutbytte hadde blitt etterlatt i forferdelige omstendigheter. Golovkin anslo fangstutbytts verdi til 1100 rubler og verdien av flintlåsggeværet til 5 rubler. Han kom ikke nærmere inn på de andre fangstredskapene som hollenderne hadde funnet, men han ba også om erstatning for de anselige utlegg som hans regjering hadde hatt i Rotterdam med å få sporet opp de som var skyldige i denne forbrytelsen.

Generalstendene overleverte den 13. januar 1734 dette sinte memorandum til representantene for provinsen Holland i Generalstendene. Representantene videre-sendte det til ordførerne i byen Rotterdam og disse igjen bad eierne av de to involverte skipene om en oppklaring. Eierne/skipsrederne oversendte ovennevnte notariale erklæring fra mannskapene på de to skipene sammen med et utdrag fra skipsjournalen til kaptein Visser på det ene av de to involverte skipene. Rederne avviste formelt at de var ansvarlige for at deres mannskaper hadde tilegnet seg

nevnte fangstutbytte. Det ser imidlertid ut til at de likte dårlig hva mannskapene hadde gjort, for det framkommer at de allerede hadde forhørt seg om en løsning. De nevnte nemlig at de hadde tatt kontakt med en viss kaptein Rigo i Amsterdam – tydeligvis en sjøkaptein som ofte var i Arkhangelsk – for å finne en minnelig løsning i denne saken med de forulempede russerne. De hadde imidlertid gitt opp dette fordi Rigo hadde forlangt urimelig god betaling for å gjøre arbeidet. Rederne sa seg villig til å akseptere voldgift enten fra hvalfangstrederne eller kjøpmennene i byen Amsterdam, ledelsen i provinsen Holland eller Høyesterett i Nederland. Denne beskjeden ble deretter viderefremidlet til Generalstendene som informerte grev Golovkin om saken. Etter dette gikk det en god del tid med utveksling av noter begge veier. Saken ble imidlertid ikke ansett for å være viktig nok til å bli løftet videre oppover i det diplomatiske systemet. Den 22. november 1737 tilbød Generalstendene voldgift for å få løst saken. De svarte da på en henvendelse fra grev Golovkin datert 23. oktober 1737. Men de tilføyde at denne voldgiftsbehandlingen måtte finne sted i Nederland og at de ikke kunne tvinge den på rederne fra Rotterdam. Det ser ut til at grev Golovkin aksepterte voldgift i Nederland slik at de forulempede russerne etter fem år kunne få en erstatning. Sannsynligvis ble saken ved dette avsluttet for etter dette blir den ikke lenger nevnt i dokumentene med vedtak av Generalstendene.

Den historiske konteksten for ranet i 1732

Tyveriet i 1732 var også blitt innrapportert av kaptein Dirk Pietersz van der Velde, ironisk nok også fra Rotterdam, og saken ble til slutt et anliggende på høyeste hold mellom de statlige myndighetene i Nederland og i Russland. Dette var forståelig siden den involverte ikke bare noen stakkars pomorer, men et av tran-monopolene som tsar Peter I hadde opprettet for å fremme ishavsfangst og tranproduksjon.

Likevel hadde saken aldri blitt kjent uten kaptein van der Veldes innsats. Hans skip hadde tydeligvis besøkt Bellsund mange ganger tidligere. At pomorene ventet et hollandsk skip som skulle avhente fangsten kan til å begynne med ha bidratt til misforståelser. Kaptein van der Velde skulle tydeligvis frakte pomorenes varer direkte fra Spitsbergen etter avtale mellom kjøpmenn i Amsterdam og tran-monopolet i Arkhangelsk. Han kunne tydeligvis en del russisk eller hadde tolk eller noen russiske mannskaper om bord, noe som også var vanlig på den tiden. Det var mest lønnsomt for begge parter ettersom en på den måten unngikk en dyr skatt i Arkhangelsk, samtidig som det var en kostnadseffektiv og elegant måte å løse transportproblemet på. Denne framgangsmåten var dessuten vanlig på den tiden på grunn av sjørøverfaren som vi nevnte innledningsvis. Pomorenes små skuter var naturligvis særlig utsatt men de måtte alle levere til Brødrene Jevreinovs tranmonopolselskap (1731–34) som samtidig beskyttet dem, ordnet med frakt og drev egen hvalfangst.

Sikkerhet var viktig all den tid det var

fare for sjørøvere, og et slikt lasteskip kunne slå følge med bevoktede konvoier av hvalfangere som typisk dro hjemover på sensommeren. Zorgdrager (1720) beskrev en konvoi på 200 skip som i 1697 seilte samlet fra Bellsund og hvor nederlandske handelsskip som kom fra Arkhangelsk deltok. Det var den gang ekstra viktig på grunn av at Nederland fortsatt var i krig med Frankrike. Vi vet at det var flere skip som kun seilte til Svalbard for å hente tran og spekk som var satt igjen der, fordi de som fanget hvalene og eventuelt kokte spekket der ikke hadde plass på sine egne skip. Zorgdrager nevner dette og ble i hvert fall én gang like før år 1700 selv med nordover med et slikt skip. Nederland dominerte totalt russlands-handelen i nord på denne tiden og vi vet at en del av denne konvoitrafikken med Arkhangelsk gikk via Svalbard. Det er uansett klart at kaptein van der Velde ankom Bellsund, at han ble meget forbanna 'på fangstfolkenes vegne' og at pomorene sendte et brev med ham som han brukte for å sette saken i gang hos myndighetene i Nederland.

Spørsmålet er bare hvem som skrev dette klagebrevet. Det var enten det russiske fangstlagets leder eller kaptein van der Velde i samarbeid med fangstlaget, noe som synes mest sannsynlig. Det står skrevet at pomorene ved hjemkomst samme år tok opp saken med monopolselskapets trankontor i Arkhangelsk. Det er også helt på det rene at disse pomorene ventet på et skip og at de hadde fraktet sin fangst til fjæra i Bellsund og stablet den ferdig der for avhenting.

Mennene fra de to hvalfangstskipene fra Rotterdam som ankret opp i Bellsund 10. juli 1732 gikk i land og oppdaget

pomorenes eiendeler som stod ferdig for avhenting. Det kan hende at pomorene ventet en annen pomorskute eller et skip fra tranmonopolet i Arkhangelsk som skulle bytte dem ut med et nytt mannskap, hente dem eller kun hente varene. Dette er likevel usannsynlig fordi fangstlagets lodje (russisk båt) lå på land et stykke unna. Vi vet fra andre beretninger at det på den tiden var vanlig at pomorene returnerte til Arkhangelsk med overvintningsfangsten i eget skip eller – dersom skipet deres var gått tapt – skip fra andre pomorer som hadde overvintret eller som kom dit med planer om å gjøre det. Så det er mest sannsynlig at de ventet i dette tilfelle på det hollandske skipet nevnt over. Det er samtidig den eneste rimelige forklaringen på hvorfor kaptein van der Velde skulle bli så sint at han tok affære straks etter hjemkomst til Nederland. Han måtte jo forklare seg for oppdragsgiverne som hadde bestilt denne befraktingen og ikke minst skipets egen reder.

De utsatte pomorene

Det er også kjent fra andre kilder at hvalfangere stjal fra pomorer som selv sagt ikke kunne stå imot overmakta. For eksempel finnes det dokumentasjon som tyder på at et helt lag av pomorer ved Hornsund var blitt ranet og drept av et hvalfangstmannskap (Keilhau 1831) og et annet russisk overvintringslag ble frastjålet litt av hvert ved Fair Haven nord på Spitsbergen (Bacstrom 1799). Det er derfor forståelig at pomorene hadde all grunn til å gjemme seg første gang hollenderne viste seg i Bellsund 1732, og ikke å vise seg enkeltvis den andre gangen. Det siste var de nesten nødt til etter at de hadde fått

konstatert at en stor del av deres fangst var tatt med fra stranda og at hollenderne attpåtil kom tilbake for å hente resten. Selvsagt kunne ikke pomorene ha begynt å slåss, det ville utvilsomt ha kostet dem livet. De valgte altså en annen, og etter min mening meget rasjonell, strategi. De fikk kaptein van der Velde, som det virker som om de kjente fra før, til å forfatte et av dem bekreftet klagebrev og at det ble laget to gjensidig bekreftede eksemplarer slik at de i hvert fall hadde bevis når de kom hjem uten fangst. Ellers ville de i Arkhangelsk blitt mistenkt og kanskje blitt straffet strengt av tranmonopolet for ikke å ha levert varene til monopolselskapet slik som alle fangstlag – private som ansatte – var forpliktet til.

Man kan saktens lure på om kapteinene van Dam og Visser på de to røverskipene, som det er dokumentert fangstet hval i lag, hadde planlagt ranet. De kan ha fått greie på at et annet hollandsk fraktfartøy skulle hente den russiske fangsten i Bellsund og bestemt seg da for å stjele fangstutbyttet og samtidig sette kaptein van der Velde i stor forlegenhet hjemme. Skipene var tross alt hjemmehørende i samme by og var konkurrenter. Kaptein van der Veldes aktiviteter måtte være godt kjent i miljøet for vi vet at han hadde holdt på lenge med andre aktiviteter enn hvalfangst. Det er dokumentert at han i elleve år i perioden 1709–1733 kom hjem uten å ha fanget egne grønlandshval. Det vil si at han sannsynligvis jaktet på rein og eventuelt hvalross, handlet og transporterte varer for andre skip. Det må uansett ha vært lønnsomt, ellers hadde han aldri fått lov av rederen sin til å fortsette med dette. Vanligvis var rederiene familiebedrifter, men skip med flere eiere forekom. I byen

Amsterdams notariale arkiv har vi sett at det var rutine at hvert skip hadde mange befraktere og at hver befrakter forsikret sine egne varer og pantsatte dem for å stille sikkerhet. Det forklarer hvorfor rederne av de to andre skipene forsøkte å hale ut saken i hele fem år, blant annet ved å si de ikke var ansvarlige for mannskapenes handlinger. Det var ikke deres frakt! Resultatet ble flere meklingsrunder, men ikke før de høyeste myndigheter i Nederland og Russland hadde involvert seg. Kaptein Dirk Pietersz van der Velde på befraktningsskipet tilhørte en meget respektert rederfamilie i Rotterdam med mange kapteiner i russlandsfart, annen skipsfart og ishavsfangst på både 1600- og 1700-tallet. Denne velansette kapteinen hadde bevis for ulovlighetene som hadde skjedd og aksepterte det ikke. Hans gode navn og rykte stod på spill og saken gikk helt til topps før den fant en løsning slik det er beskrevet i utdragene av de offentlige dokumentene ovenfor. Saken endte med et kompromiss etter at Generalstendene endelig den 22. november 1737 hadde tilbudt grev Golovkin voldgift. Tydeligvis ble det til slutt oppnådd enighet med rederne om saken da og det ble en avtale. Vi noterer oss at de involverte rederne den gangen i Nederland var så mektige at de ikke engang kunne tvinges av det øverste organet i den nederlandske forvaltningen. Dette ble påpekt av Generalstendene i samme skriv av 22. november 1737.

Ranet som historisk kilde

Det kan i hvert fall konstateres at denne saken må ha vært en stor belastning for de syv russiske fangstmennene i Bellsund,

men at vi nesten 300 år senere kan være svært fornøyde med hendelsen. Dette fordi den etterlot oss unik dokumentasjon omkring de tidligste pomorovervintrene på Svalbard og deres relasjon til de nederlandske hvalfangerne som var blant de første til å utnytte Svalbards naturressurser.

Takksigelser

En stor takk til Anastasia Gorter ved Svalbard Museum i Longyearbyen som bistod med mye materiale til denne artikkelen.

Kilder

- Bacstrom, S. 1799. Account of a voyage to Spitsbergen in the year 1780. *Philosophical Magazine* 4: 139–152. Også i: Pinkerton's Collection of voyages. London 1808–14.
- Bruyn, C. de. 1737. Travels into Moscovy, Persia, and part of the East-Indies. Containing an accurate description of whatever is most remarkable in those countries, volume II. A. Bettersworth a.o. London. pp. 193–194.
- Dadykina, M.M., Kraikovski, A.V., Lajus, J.A. 2015. Hunting Activities of Russian Pomors on Spitsbergen in the 18th Century: New Evidences in Transnational Perspective. St. Petersburg, National Research University, Higher School of Economics, pp. 6–7.
- Jong, C. de. 1980. Ontmoeting van Rotterdamse walvisvaarders en Russen op Spitsbergen in 1732. I: Rotterdams Jaarboekje 1980, pp. 176–181.
- Keilhau, B.M. 1831. Reise i Öst- og Vest-Finmarken. Christiania, John Krohn.
- Zorgdrager, C.G. 1720. Bloeyende Opkomst der Aloude en Hedendaagsche Groenlandsche Visservy. Met bijvoeging van de Walvischvangst, In haare hoedanigheden, behandelingen, 't Scheepsleeven en gedrag beschouwt door Abraham Moubach. Amsterdam, Joannes Oosterwyk.

Peter Jul Melleby *in memoriam*

Av Arnoldus Schytte Blix

Arnoldus Schytte Blix har vært professor i arktisk biologi ved Universitetet i Tromsø siden 1980. Han kom til Svalbard første gang i 1966 og har omfattende ekspedisjons-erfaring både fra Arktis og Antarktis. Han har dessuten interesse for både krigs- og polarhistorie.

Peter Jul Melleby døde den 12. mai 2019 i Vadsø 102 år gammel. Med ham gikk den siste deltageren, både fra Maudheim-ekspedisjonen (1949–1952) og fra krigen på Svalbard, over i historien.

Melleby ble født i Halden 11.01.1917, tok *examen artium* 1937 og Oslo Handels-gymnasium 1938.

Han kom til Longyearbyen i 1939 og arbeidet med oppmåling i gruvene for Store Norske Spitsbergen Kulkompani (SNSK) til han ble evakuert til Skottland sammen med resten av befolkningen 3. september 1941.

Melleby sluttet seg straks til Den Norske Armé i Skottland og ble først sendt som skiinstruktør for engelske soldater til Island, hvor han var til april 1942.

Han kom så tilbake til Svalbard som soldat med Operasjon Fritham med selfangeren *Selis* og isbryteren *Isbjørn* i mai 1942 for å holde oppsyn med gruvene og opprette en meteorologisk stasjon. Ekspedisjonen ble angrepet av tyske bombefly fra Banak og begge skutene ble senket i Isfjorden utenfor Barentsburg under dramatiske omstendigheter. Lederen for ekspedisjonen, SNSK direktør, da mid-



Peter Melleby i Skottland under krigen (1944). (Kilde: Lund (1990)).

lertidig oberstløytnant, Einar Sverdrup og 13 andre ble drept, mens de overlevende kom til land og etter hvert etablerte seg i Longyearbyen. Melleby foretok en rekke patruljer på ski og med hundespann og deltok i en rekke trefninger med tyskerne og opplevde på nært hold dramaet da slagskipene *Tirpitz* og *Scharnhorst* bombarderte Longyearbyen (og Barentsburg) 8. september 1943.

Kort etter bombardementet av Longyearbyen ble han hentet tilbake til Skottland og utdannet som telegrafist ved den norske marines radioskole utenfor Edin-



På det sydligste punkt for seismikkekspedisjonen: 620 km fra kysten og 3000 meter over havet. Fra venstre: Charles Swithinbank, Gordon de Q. Robin og Peter Melleby. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

burgh inntil våren 1944. Han ble så på nytt beordret til Svalbard hvor han ankom den 4. oktober 1944, som sersjant, stasjonert ved den meteorologiske stasjonen i Hiorthhamn/Moskushamn i Adventfjorden til september 1945.

For sin innsats under krigen ble han tildelt all den heder en sersjant kunne oppnå: Haakon VII's Frihetsmedalje, Haakon VII 70 års medalje og den engelske Military Medal.

Han ble dimittert fra Forsvaret i april 1946 og dro samme høst som fangstmann for Arktisk Næringsdrift til Myggbukta i Nordøstgrønland hvor han fangstet rev fra 1946 til 1948. Avløsningen i 1946, -47 og -48 skjedde med NSIUs/Polarinstituttets

sommerekspedisjon med John Giæver som leder.

Disse møtene mellom Giæver og Melleby og Mellebys erfaringer fra krigen i Arktis var nok avgjørende da Giæver valgte Melleby som første deltager blant utallige søkere til jobben som hundefører, radiotelegrafist, mekaniker og altmuligmann på Den norsk-britisk-svenske vitenskapelige (Maudheim) ekspedisjon til Antarktis (1949–1952).

Her hadde Melleby – som Giæver beskrev som ”en fenomenal skiløper” – ansvaret for opptil 50 grønlandshunder og for vedlikehold og drift av tunge beltekjøretøyer og han var stadig i aktivitet med hundespann og beltekjøretøyer for



Maudheim-medaljen ble innstiftet av H.M. Kong Haakon VII den 14. november 1951. Medaljen er den samme som Kongens fortjenstmedalje, men forsynt med en sølvspenne merket «Maudheim 1949-52». Syv nordmenn, 5 svensker og 6 briter fikk medaljen, som nå utgår som offisiell norsk dekorasjon.

transport av folk og utstyr under de mange forskningsferdene innover innlandsisen.

Disse kulminerte med en 2,5 måneders ekspedisjon, under ledelse av den britiske glasiologen Gordon Robin, med Melleby som logistikkansvarlig. Det ble foretatt seismikkmålinger av isdybden over en distanse av 620 km innover innlandsisen. På denne turen ble det for første gang påvist at isdybden i Antarktis er mer enn 2000 meter. Dette, og den senere forståelsen av Antarktis som ferskvanns-reservoar, var antagelig det

mest oppsiktsvekkende funn under hele ekspedisjonen.

Mellebynuten, 73°16' S, 1°15' W, en fjelltopp i Dronning Maud land, og *Peterbreen*, 73°20' S, 1°09' W, en isbre i Dronning Maud land, er oppkalt etter ham. Melleby, som de øvrige deltagerne, ble tildelt Maudheim-medaljen.

Sommeren 1952 ble Melleby, som en bonus må man tro, med Giæver på Polarinstituttets avløsningsekspedisjon til Nordøstgrønland og i 1955 ble han ansatt i Geofysisk malmleting som i 1962 ble en del av Norges geologiske undersøkelser (NGU). Her hadde man allerede på 50-tallet startet med refraksjonsseismiske undersøkelser og Melleby drev for dem omfattende feltundersøkelser over hele landet til oppnådd pensjonsalder i 1984. En tid etter flyttet han til Vadsø hvor hans datter bodde. Han var også der en aktiv turgåer sommer som vinter og gikk sitt siste skirenn 96 år gammel.

Melleby var en beskjeden person som ofte gikk under radaren i sine mange gjøremål og var nok en av dem Robert Service kalte "the silent men who do things".

Kilder

- Giæver, J. 1952. Maudheim. Gyldendal Norsk forlag.
- Intervju: Liv Melleby og Ragnhild Marie Melleby Aslaksen, døtre av Peter Jul Melleby.
- Lund, T. 1990. Kalde krigsår. Nordanger forlag.
- Richter, S. (red.). 1949. Polarboken 1949. Norsk Polarklubb.
- Schmidt Mikkelsen, P. 2001. Nordøstgrønland 1908 – 60. Fangstmandsperioden. Mikkelsen & Aschehoug.

Svalbardtraktaten 100 år

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.

Svalbardtraktaten¹ er en internasjonal avtale som gir Norge full suverenitet over Svalbard. Samtidig definerer Traktaten visse bestemmelser som Norge må forvalte området i henhold til. Spesielt viktig er prinsippet om ikke-diskriminering mellom borgere av traktatnasjoner på en del områder, særlig av økonomisk og næringsmessig art. Dette gjør Svalbard noe annerledes enn resten av det norske riket. Den 9. februar 2020 fylte Traktaten 100 år.

Svalbardtraktaten ble til den 9. februar 1920 som resultat av øygruppens nyere historie og uavklarte status. Gjennom de 324 forutgående årene var Svalbard en *terra nullius* (ingenmannsland) øygruppe, som ikke tilhørte noen nasjon, men hvis naturressurser ble utnyttet av borgere fra mange forskjellige stater. På begynnelsen av 1900-tallet var mineraler og bergarter, spesielt kull, i skuddet og prospektering og gruvedrift førte til tider til 'ville' tilstander mellom rivaliserende selskap og mellom arbeidere og funksjonærer. I 1914 var det enighet blant de forskjellige

selskapene om at de lovløse tilstandene måtte ta slutt. Allerede før dette hadde det vært flere diskusjoner og konferanser mellom representanter for nasjonene som hadde interesser i øygruppen, med USA, Storbritannia, Russland, Sverige og Norge blant de fremste. Disse landene, samt Nederland, Tyskland, Frankrike og Danmark deltok på Spitsbergen-konferansen i Kristiania i 1914. Ingen enighet var oppnådd da konferansen ble avsluttet rett før Første verdenskrig brøt ut. Diskusjonen gikk imidlertid på at øygruppens *terra nullius* stilling skulle beholdes og en styrende internasjonal kommisjon opprettes.

Endrede internasjonale forhold etter krigen gjorde at diskusjonen svingte mot at Svalbard-øyene trengte en styrende hånd ved at én nasjon fikk suverenitet over området. Russland, Sverige og Norge ble utpekt som de mest relevante mens Storbritannia erklærte at de ønsket bare å sikre sine borgeres rettigheter. Den endelige avgjørelsen ble tatt i forbindelse med fredskonferansene etter verdenskrigen hvor suvereniteten ble tilkjent Norge. Norge var det landet som lå nærmest, det hadde en stor tilknytning gjennom fangst og fiske, gruvedrift og vitenskapelig arbeid. I tillegg hadde Norge vært nøytralt under krigen. Lederen av 'Svalbardkontoret' (forløper for Norsk polarinstitutt) Adolf Hoel og flere andre hadde sikret Norge en sterk posisjon innen gruveeiendommer, kartlegging og vitenskapelige un-

1. Svalbardtraktaten: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1920-02-09>.



Minister Fritz Wedel Jarlsberg signerer Svalbardtraktaten på vegne av Norge i Paris 9. februar 1920. (Kilde: Public domain).

dersøkelser, mens minister Fritz Wedel Jarlsberg og den franske norgesvenn og svalbardforsker Charles Rabot, bidro sammen med andre til å fremme Norges sak. Andre stater støttet opp om Norges kandidatur, ikke minst fordi nasjonen ble ansett som relativt 'ufarlig' sammenlignet med andre relevante makter. På den annen side ville ikke nasjonene som allerede hadde interesser i Svalbard oppgi sine næringsmessige rettigheter. Traktaten reflekterte dette.

Aftenposten kunne meddele 10. og 21. februar 1920 at Storbritannias, Italias og Japans representanter var forhindret fra å undertegne 9. februar, da de samme dagen

var tilkalt til en fredskonferanse i London. Den 16. februar var imidlertid alle signaturer på plass. Charles Rabot hadde kanskje en mer fransk tilnærming i sin beskrivelse av begivenheten i avisen der vi får lese at *Minister Wedel* var ledsaget av sin frue *som alltid i et elegant toilette og med vanlig ynde*.

Først og fremst slo Traktaten fast at Norge har den *fulle og uinnskrenkede høihetsrett* over Svalbard og at norske lover og regler gjelder for området. Det høytidelige dokumentet ble utferdiget i to offisielle eksemplarer, på engelsk og fransk, med en godkjent norsk oversettelse, og originalen er deponert i Paris.

Traktatens egentlige navn på engelsk er *Treaty recognising the sovereignty of Norway over the Archipelago of Spitsbergen*, eller på norsk: *Traktat mellom Norge, Amerikas Forente Stater, Danmark, Frankrike, Italia, Japan, Nederlandene, Storbritannia og Irland og de britiske oversjøiske besiddelser og Sverige angående Spitsbergen*.

Traktaten måtte ratifiseres av myndighetene i de undertegnende nasjonene før den kunne tre i kraft og dette var gjort pr 14. august 1925. Det er denne datoen som feires som Svalbards egen dag. Svalbard-øyene var nå en del av Norges rike (se under om Svalbardloven) og ble straks omdøpt til Svalbard for å understreke den historiske forbindelsen til det som var omtalt i De islandske annalene fra norrøn tid som *Svalbarði*. Traktaten på norsk ble derfor hetende Svalbardtraktaten. Utenfor Norge er det en del som holder fast ved Spitsbergen-navnet både på traktaten og øygruppen. Særlig av nederlendere kan en høre at de mener at navneendringen nedtoner Willem Barentsz' rolle i oppdagelsen av øygruppen i og med at det var hans ekspedisjon i 1596 som satte spitsbergennavnet på kartet.

Ved ikrafttreden 14. august 1925 var Traktaten ratifisert av alle de ni landene som hadde inngått den. Traktaten er relativt uvanlig i og med at den er åpen og de statene som vil kan slutte seg til den. Til nå er det 44 stater (signatarmakter) som har gjort dette, inkludert Afghanistan, Nord-Korea og Saudi-Arabia.

Svalbardloven og Bergverksordningen

Den viktigste aktiviteten på øygruppen

som angikk andre nasjoner direkte var prospektering og gruvevirksomhet. Artikkel 8 i Traktaten forpliktet Norge til å få i stand en bergverksordning som blant annet skulle sikre det lønnede personale av enhver art de nødvendige lønnsgarantier og garantier for beskyttelse av dets fysiske, moralske og intellektuelle velvære. Misnøye blant gruvearbeidere var én av omstendighetene som understøttet ønsket om å få til en fastere styring av forholdene på Svalbard. Bergverksordningen² ble fastsatt 7. august 1925 og trådte i kraft da Svalbard offisielt ble overtatt av Norge den 14. august.

Lov om Svalbard (Svalbardloven) var da allerede kommet, den 17. juli 1925. Formålet var å iverksette bestemmelsene i Svalbardtraktaten og regulere norsk lovgivning for Svalbard. Loven slo først og fremst fast at Svalbard er en del av kongeriket Norge. Dernest gir den hjemmelen for nye lover, med Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) fra 2001 som et nyere eksempel blant mange.

Russland og avtalen

Traktatens forhold til Russland/Sovjetunionen var spesielt. Russland hadde også en lang historie av tilknytning til øygruppen gjennom både fangst og forskning, men var i 1919–1920 i en uavklart situasjon etter borgerkrigen i landet og Sovjetunionen var ikke anerkjent av alle signatarmaktene. Det var først etter at USA, som den siste av disse maktene, anerkjente Sovjetunionen i 1935 at den kunne bli part i Traktaten. Det understre-

² Bergverksordningen: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1925-08-07>.

ker hvordan hele Traktaten var et resultat av stort diplomatisk arbeid i og med at en egen bestemmelse ble tatt inn (Artikkel 10) som fastslo at den fra starten allikevel skulle gjøres gjeldende for sovjetiske borgere selv om Sovjetunionen ikke hadde kunnet undertegne.

Prinsippet om ikke-diskriminering

Svalbardtraktaten hviler på prinsippet om ikke-diskriminering innen næringsvirksomhet, jakt og fiske (Artikkel 2 og 3). Det er Det norske Storting som gir lover for Svalbard, som for fastlandet. Forskjellen mellom Svalbard og resten av riket er først og fremst at det ikke er anledning for Norge å diskriminere borgere og selskap fra signatarland sammenliknet med norske borgere og selskap. Signatarmaktenes borgere har derfor adgang til – på samme måte som norske borgere – å bosette seg og drive virksomhet innenfor de virksomhetsområder Traktatens artikkel 3 bestemmer, men *forutsatt at de retter sig efter de stedlige lover og forskrifter*. Det er spesielt interessant at naturvern hensyn allerede da traktaten ble utformet ble vurdert som så viktig at Artikkel 2 spesielt understreker Norges ansvar for et til enhver tid hensiktsmessig miljølovverk. Dagens Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven) innebærer en vesentlig innskrenking når det gjelder hvilke næringer og etableringer så vel norske som utenlandske borgere og selskap vil få tillatelse til.

Svalbard er i tillegg definert som demilitarisert område (Artikkel 9) hvor det ikke er anledning til å etablere *flåtebasis* (slik det står i traktatteksten) eller anlegge *befestning*. Det er ikke bestridt av andre trak-

tatparter at anløp av norske kystvaktskip og midlertidig opphold av norsk militært personell ikke er i strid med artikkel 9.

Et mangfold av litteratur og foredrag om Svalbardtraktaten

Det er ikke mulig i denne korte artikkelen å gå inn på alle sider ved Svalbardtraktaten og heller ikke til å forklare tidligere og nåværende uenigheter om tolkninger. For eksempel definerer Traktaten det området den gjelder for som alle øyer, holmer og skjær innenfor angitte lengde- og breddegrader samt *deres territoriale farvann* og det har vært mye rom for diskusjon om utstrekningen av det 'territoriale farvannet'. Havrettskonvensjonen definerer territorialt farvann som området ut til 12 nautiske mil fra land. I 1977 opprettet Norge en 200-mils fiskevernsonen³ rundt Svalbard med hjemmel i lov om Norges økonomiske sone. Det er en del uenighet blant signatarmaktene om dette området er underlagt de samme ikke-diskriminerende bestemmelsene som området definert i Traktaten i 1920. Rettigheter til fiske av snøkrabbe i Fiskevernsonen er et aktuelt eksempel som omtales nærmere av Rune B. Hansen i denne bok (s. 46).

Imidlertid, i tillegg til et allerede stort mangfold av historiske og juridiske publikasjoner om Svalbardtraktaten har 100-års jubileet gitt anledning for enda flere innsiktsfulle artikler, foredrag og konferanser om emnet for den som vil gå inn i detaljene omkring denne ganske unike internasjonale traktaten.

3. Fiskevernsonen: <https://www.regjeringen.no/no/no/tema/mat-fiske-og-landbruk/fiskeri-og-havbruk/1/fiskeri/internasjonalt-fiske-risamarbeid/internasjonalt/fiskevern-sonen-ved-svalbard-og-fiskeriso/id445285/>.

Antarktis jubilerer

Denne årgangen av Polarboken gir anledning til kort å markere to jubileer i Antarktis:

Den første oppdagelsen 200 år

Den britiske sjøoffiseren James Cook seilte sydover i 1773 til ca. $71^{\circ}10' S$, men så aldri kontinentet. Men hans verdensomseiling i 1772–75 på høyere breddegrader beviste at et eventuelt kontinent i sør ikke var forbundet med kjente sørlige landmasser. Det var den estisk-russiske admiralen Fabian Gottlieb von Bellingshausen som ledet ekspedisjonen som sies å ha vært den første til å se en del av kontinentet. Ekspedisjonen besto av to fartøyer, *Vostok* og *Mirnyi*, som ble ført av hhv. Ivan Zavadovski og Mikhail Petrovich Lazarev (ekspedisjonens nestkommanderende). Den 27. januar 1820 så de isskhelfen på Prinsesse Märtha kyst som nå heter Fimbul-isshef. Denne datoen for 200 år siden er dermed blitt den offisielle datoen for den “første oppdagelsen” av det antarktiske fastlandet.

“Det første” i slike tilfeller er ofte vanskelig å fastslå uten tvil og en annen ekspedisjon nevnes også i denne forbindelsen. Marineoffiser Edward Bransfield på en britisk oppdagelsesekspedisjon var i Antarktis samtidig og kartla uten tvil den nordvestlige delen av Den antarktiske halvøya 30. januar 1820. Ekspedisjonen noterte både fjell og isbreer og derfor beviselig land. Uansett har vi fremdeles et 200-års jubileum!



*Admiral Fabian Gottlieb von Bellingshausen.
(Kilde: Wikipedia).*

Antarktistraktaten 60 år

Den 1. desember 2019 markerte 60-års dagen for opprettelsen av Antarktistraktaten – en internasjonal avtale om områdene sør for $60^{\circ} S$. Den ble undertegnet i Washington, DC på denne datoen i 1959 som et resultat av det vellykkede internasjonale samarbeidet under Det Internasjonale Geofysiske År 1957–1958 (IGY). Traktaten trådte i kraft 23. juni 1961 med 12 opprinnelige signatarstater (kontraherende parter). Til nå har 53 stater ratifisert den. Traktatens hovedbudskap er at det er i hele menneskehetens interesse at Antarktis fortsatt og for alltid bare skal brukes til fredelige formål og ikke skal



Den antarktiske isshefven i Dronning Maud land 1985. (Foto: F. Mehlum).

bli skueplass eller gjenstand for internasjonale uoverensstemmelser samt at utviklingen av et slikt samarbeid bygget på frihet for vitenskapelig forskning i Antarktis, slik dette ble praktisert i Det Internasjonale Geofysiske År, er i over-

ensstemmelse med vitenskapens interesser og hele menneskehetens fremgang. Formålene “fred og forskning” har vært opprettholdt i foreløpig 60 år.

Redaksjonen

Første nordmann på Nordpolen

Av Burny Iversen og Fridtjof Mehlum

Roald Amundsen var sammen med de øvrige norske av mannskapet på luftskipet *Norge* de første nordmenn som fløy over Nordpolen. Eventyrenen Ragnar Thorseth nådde Nordpolen med snøscooter den 29. april 1982 sammen med Jørn Eldar Fortun, Trygve Berge og grønlanderen Ekaksak Amagoalik. Deres ekspedisjon ble kalt Ekspedisjonen Norge til Nordpolen. Man har antatt at Thorseth, Fortun og Berge var de første nordmenn som var på isen på Nordpolen, men det viser seg at de ikke var de første. En annen nordmann, helikopterpiloten Helge Siljubergh, var der allerede i 1980.

Bakgrunnen for Siljuberghs besøk er at han var pilot på et helikopter som deltok

på en amerikansk ledet isdriftstasjon (FRAM II) i Polhavet. Amerikanske Office of Naval Research ledet et internasjonalt, omfattende program som hadde fire feltkampanjer og isdriftstasjoner i Polhavet, Fram I (1979), FRAM II (1980), FRAM III (1981) og FRAM IV (1982). Ekspedisjonene studerte Polhavet og havbunnen, og studiene omfattet maringeologi, fysisk og kjemisk oseanografi, havisstudier, luftforurensning, marinbiologi, meteorologi og hydroakustikk (Johnson 1983). Norsk Polarinstitutt var med som partner i programmet bl.a. med geofysikeren Yngve Kristoffersen, som deltok på ekspedisjonene i 1979 og 1982 (Kristoffersen 2001).



Helge Siljubergh foran helikopteret etter landingen på Nordpolen den 24. april 1980. Motoren ble holdt i gang under oppholdet. (Foto: A. Hielscher).



Flagget med signaturene til de fire deltakere og tidspunktet for landingen på Nordpolen (24. april 1980 kl 19:20 GMT). (Foto: A. Hielscher).

Feltkampanjen i 1980 varte fra 19. mars til 5. mai (Baggeroer & Dyer 1982). Stasjonen FRAM II ble etablert nord for Grønland på $86^{\circ} 25' \text{ N}$, $21^{\circ} 00' \text{ W}$. I tillegg ble det etablert to andre mindre stasjoner for å gjennomføre marine akustiske studier. Den nordligste av disse (Camp 1) ble plassert ut på $89^{\circ} 06' \text{ N}$, $15^{\circ} 22' \text{ W}$, altså bare 100 km fra Nordpolen. Der arbeidet en gruppe amerikanske akustikk-eksperter.

Vi kontaktet Yngve Kristoffersen om saken. Han konfererte med amerikaneren Andreas Heiberg, som satt på Stasjon Nord på Grønland og hadde det logistiske ansvaret for ekspedisjonen. Heiberg bekreftet at Helge Siljeborg (pilot), svensken Göran Lindmark (helikoptermekaniker), samt amerikanerne Allen Hielscher (leirsjef) og Jay Arday (tekniker) i stillhet tok en avstikker til Nordpolen med Bell 204B heli-

kopteret (kjennetegn OY-HBV) til operatøren Grenlandair Charter (GLACE). Det var sannsynligvis Siljeborgs idé. Turen var ikke klarert med Heiberg, men ingen gjorde noen sak ut av dette.

I etterkant har vi fått kontakt med Allen Hielscher, som kunne fortelle mer om turen. Han jobbet da for University of Washington. Da helikopteret kom til Camp 1 var denne drevet noe sørover og posisjonsbestemmelsen basert på astronomisk navigasjon var $88^{\circ} 50' \text{ N}$, $18^{\circ} 45' \text{ W}$, (Allen m.fl. 1980), altså omkring 70 nautiske mil (130 km) fra Nordpolen.

Det var skyfritt og vindstille da de bestemte seg for å ta en rask tur til Nordpolen. Regelen for flyving i området var at helikopteret skulle sende melding til Grønland hvert 20. minutt om hvor det befant seg. Siden turen til Nordpolen ikke var klarert, landet de et stykke unna og ga melding tilbake til Grønland om

at de hadde landet og skulle ha to timers “ground stop”. Men i stedet dro de videre nordover. Etter at de hadde vært på Nordpolen landet de igjen og ga melding om “airborne again” før de dro tilbake til Camp 1.

De landet på Nordpolen den 24. april 1980 kl. 19:20 GMT. Oppholdet på Nordpolen varte bare omkring 10 minutter. Lindmark har også fortalt om turen. Han opplyste at Siljberg plantet et stort norsk flagg og amerikanerne plantet sitt flagg. Lindmark hadde ikke noe svensk flagg med seg, så han hengte opp sine underbukser på en stang. Det var ikke første gang en svenske hadde glemt sitt flagg på tur til Nordpolen. Da luftskipet *Norge* passerte over Nordpolen i 1926 kastet Amundsen, Ellsworth og Nobile ut flagg fra sine respektive land. I mangel av flagg kastet den svenske deltakeren Finn Malmgren ut en svensk to-krone som han hadde i lommen. Den landet i en sprekke i isen.

Det ble tatt bilder og deltakerne gikk en runde “rundt jorda” på under ett minutt. I helikopteret på tilbaketuren skrev de inn informasjon om besøket på Nordpolen på det amerikanske flagget som de hadde med seg. Der finner vi også signaturen til de fire deltakerne.

Hielscher fortalte at det han husket best fra turen var spenningen i helikopteret da de fulgte med på skjermen på Omega VLF-instrumentet de brukte for navigasjon. Som ventet forandret lengdegraden på skjermen seg raskt når de nærmet seg Nordpolen. Tester viste senere at Omega-instrumentet de brukte hadde en nøyaktighet på 1–3 km. Å stake ut riktig kurs sørover fra Nordpolen var en utfordring, men Siljberg brukte avtrykkene

i snøen der helikopteret landet og satte kursen 180 grader i forhold til disse. Det fungerte.

Ut fra dette kan vi konkludere at Helge Siljberg var første nordmann på Nordpolen våren 1980. Siljberg døde i 2011.

Helikopterets historie er kjent. Det ble kjøpt nytt av Air America i 1965 og opererte som støtte for det amerikanske militæret i Vietnam og områdene omkring frem til 1975, da det ble fraktet tilbake til USA. Det ble bygget om til sivil bruk og solgt til Greenlandair i 1976. Helikopteret ble brukt på Grønland og i havområdene omkring inntil det ble solgt videre til Canada i 1983, der det har vært siden (Leeker 2015).

Kilder

- Allen, B., Ardai, J., Hunkins, K., Lee, T., Manley, T.C. & Tielmann, W. 1980. Observations of position, ocean depths, and gravity taken from the FRAM II and Camp I drifting ice stations. CU-13-80 Technical Report No. 13. Lamont-Doherty Geological Observatory of Columbia University. New York.
- Baggeroer, A.B. & Dyer, I. 1982. Fram 2 in the Eastern Arctic. EOS. Transactions, American Geophysical Union. 63: 217–222.
- Johnson, L. 1983. The FRAM expeditions: Arctic Ocean studies from floating ice, 1979–82. Polar Record 21: 583–589.
- Kristoffersen, Y. 2001. Geophysical and Geological Exploration of the Eurasia Basin, Arctic Ocean from Ice Drift Stations “Fram I–IV”. Mitt. POLLICHIA 88 (Suppl.) 49–54.
- Leeker, J.F. 2015. Air America: Bell 204B. <https://www.utdallas.edu/library/special-collections/hac/cataam/Leeker/aircraft/index.html>.

Plakett for Hjalmar Johansen

Den 25. juni 2020 ble det i regi av Selskabet for Oslo Byes Vel avduket et såkalt *Blått skilt* for Hjalmar Johansen ved Sommerrogt. 13–15 på Solli plass i Oslo. Initiativtaker for hedring av Hjalmar Johansen med et *Blått skilt* var Per Kr. Holth. Formålet med *Blått skilt* er å fortelle kulturhistorie i kortform der det faktisk skjedde. Hjalmar Johansen endte sitt liv akkurat her på Solli Plass 3. januar 1913. En tidligere plakett ble satt opp på Solli plass i 2012 men den ble stjålet i 2013. Som representant for styret i Norsk Polarklubb leste Susan Barr noen minneord om Hjalmar Johansen. Selve avdukingen ble foretatt av Frammuseets direktør Geir Kløver.

Hjalmar Johansen er en kjent skikkelse blant polarentusiaster. Han deltok på Fridtjof Nansens ferd med *Fram* over Polhavet (1893–96) og Roald Amundsens sydpolekspedisjon (1910–12). Videre var han med på fire ekspedisjoner til Svalbard i perioden 1907–09. Johansen slet med pengemangel og personlige problemer, og det endte tragisk med at han tok sitt eget liv.

Redaksjonen



Avdukingen av plaketten til minne om Hjalmar Johansen på Solli plass i Oslo den 25. juni 2020. Avdukingen ble foretatt av av direktøren ved Frammuseet Geir Kløver. (Foto: F. Mehlum).

Norsk Polarklubb

Klubben hadde pr. 31.12. 2019 totalt 562 medlemmer, derav 185 livsvarige. Klubben har hatt følgende møter i 2018 og 2019, alle på "Polhøgda":

2018

- 28. januar: Simen Havig-Gjelseth holdt foredraget: *"Først rundt Nordaustlandet i kajakk (2015)"*.
- 21. mars: Svein Sæter holdt foredraget: *"Einar Sverdrup – Kongen av Spitsbergen"*.

Møtet var årsmøte. Nytt styre ble: leder Fridtjof Mehlum, styremedlemmer Susan Barr, Torbjørn Severinsen, Trond Eiken og Øystein Wiig, varamedlemmer Cecilie Sørensen og Monica Sund. Øyvind Finnekåsa ble valgt til revisor.

- 24. oktober: Astrid Furholt holdt foredraget: *"I Amundsens spor mot Sydpolen"*.

- 21. november: Monica Sund holdt foredraget: *"Longyearbyen – formet av kull og på tross av naturkrefter"*.

2019

- 13. februar: Marit Karlsen Brandal holdt foredraget: *"Overvintring på Gråhuken, Svalbard 1982–83"*.
- 27. mars: Seniorforsker Geir Wing Gabrielsen holdt foredraget: *"Plast skader dyrelivet i Arktis"*.

Møtet var årsmøte. Nytt styre ble: leder Fridtjof Mehlum, styremedlemmer Susan Barr, Torbjørn Severinsen, Trond Eiken og Monica Sund (ny), varamedlemmer Cecilie Sørensen og Ian Gjertz (ny). Øyvind Finnekåsa ble valgt til revisor.

- 30. oktober: Professor Arild Moe holdt foredraget: *"Kinas nye arktiske policy"*.

- 27. november: filmen *"Maudheim-ekspedisjonen 1949–1952"* ble vist, med innledning av John Giæver jr., sønn av ekspedisjonens leder John Giæver.