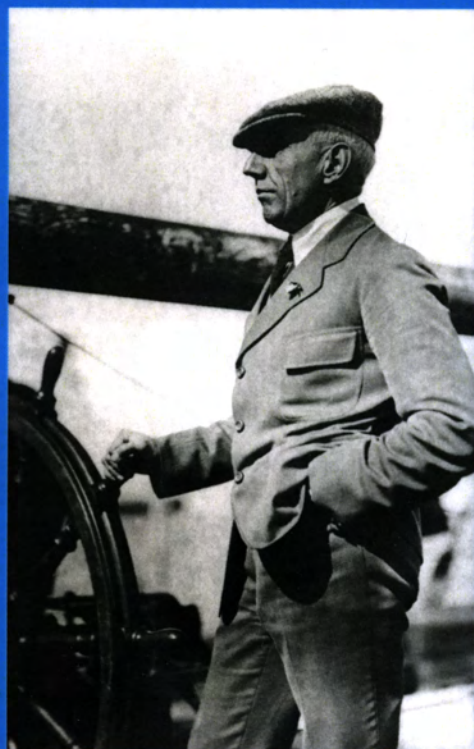


POLAR BOKEN



2021 – 2022

POLARBOKEN

2021 – 2022

Utgitt av
NØRSK POLARKLUBB

OSLO 2022

Redaksjonskomité:

SUSAN BARR

IAN GJERTZ

FRIDTJOF MEHLUM

Omslagsbildet:

Den 16. juli 2022 var det 150 år siden Roald Amundsen ble født. Her er han fotografert om bord i *Maud* i Nome, Alaska i 1920. (Kilde: Lomen Brothers, Library of Congress, USA).

ISSN 0332-7620 Polarboken

Trykk: HG Media AS

Innhold

På jobb – langt borte fra kontoret – blant spektakulære fjell og landskap. <i>Av Synnøve Elvevold</i>	5
Nytt geodetisk jordobservatorium i Ny-Ålesund. <i>Av Leif Morten Tangen og Halfdan Pascal Kierulf</i>	13
Fram-ferden var ikke helt som vi har blitt fortalt. <i>Av Arnoldus Schytte Blix</i>	18
Hvalfangststasjonen på Bjørnøya. <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	37
Å snoke langs stranden på Svalbard. <i>Av Ian Gjertz</i>	46
Luftputebåt – en alternativ forskningsplattform i Polhavet. <i>Av Yngve Kristoffersen og John K. Hall</i>	56
To kulturer møtes i Nordvestpassasjen. <i>Av Susan Barr</i>	64
Tre kulturminner ved Longyearbyen. Spor etter den eldste gruvedriften. <i>Av Peter J. Brugmans</i>	85
Bernt Bersvendsen Wall – en norsk handelsmann på Tsjuktsjerhalvøya. <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	97
Postkort med glimt av polarhistorie. <i>Av Burny Iversen</i>	116
Safarijakt og fotosafari med <i>Havella</i> sommeren 1960. <i>Av Odd Lønø</i>	119
Første fødsel og dåp i Ny-Ålesund. <i>Av Odd F. Lindberg</i>	124
Svarte og hvite isbjørner – en attraksjon utenom det vanlige. <i>Av Atle Brekken og Marius Omland</i>	127
Isbjørner som trekkdyr. <i>Av Fridtjof Mehlum</i>	131
Et hundeliv – med sultne hunder på søk etter Nobile. <i>Av Ian Gjertz</i>	142
Umberto Nobile i Polarklubben under en norgesvisitt i 1968. <i>Av Redaksjonen</i>	148
Mitt møte med Umberto Nobile. <i>Av Odd F. Lindberg</i>	151
Moskus på Svalbard. <i>Av Redaksjonen</i>	153
70 år siden hvalrossen ble fredet. <i>Av Redaksjonen</i>	154
Oppdagelsen av Shackletons <i>Endurance</i> – fremtidig beskyttelse eller plyndring? <i>Av Redaksjonen</i>	156
Norsk Polarklubb	158

På jobb – langt borte fra kontoret – blant spektakulære fjell og landskap

Av Synnøve Elvevold

Synnøve Elvevold er geolog ved Norsk Polarinstitutt (NP) hvor hun har vært ansatt siden 1999. Hun har deltatt på en rekke polarekspedisjoner til Svalbard, Øst-Grønland og Dronning Maud Land. I mars 2022 kom Elvevold, sammen med geologene Øyvind Sunde (NP) og Ane K. Engvik (NGU – Norges Geologiske Undersøkelse) og sikkerhetsansvarlig Audun Tholfsen (UNIS), tilbake fra en to-måneders geologiekspedisjon i Dronning Maud Land, Antarktis.

Antarktis er det kaldeste, høyestliggende, tørreste, og sist men ikke minst, det mest forblåste kontinentet på Jorden. Selv om naturen i Antarktis kan føles ugjestmild og barsk, så er den likevel storslagen og vakker. Det meste av Antarktis er dekket av is, men der nakne fjell stikker opp av

isen kan vi geologer boltre oss i fjellsider som er helt fri for forstyrrende vegetasjon.

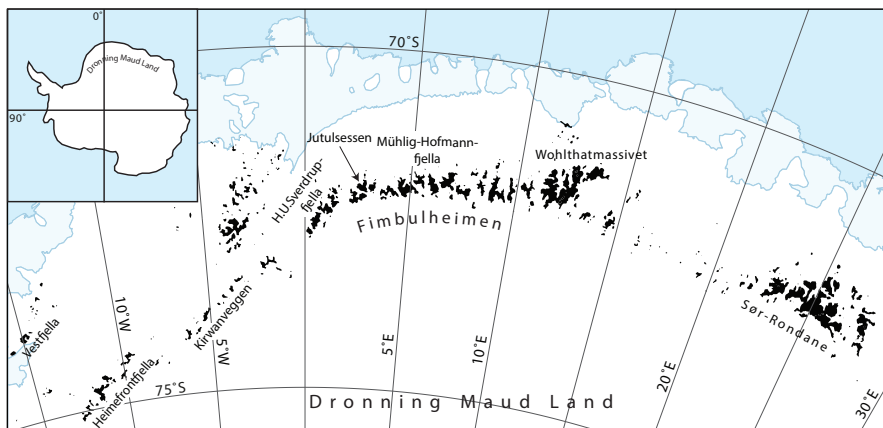
Bergarter forteller historier

Vi er i Antarktis for å undersøke fjellene i Fimbulheimen i de sentrale deler av Dronning Maud Land. Berggrunnen i disse fjellområdene består av gamle, prekambriske gneiser og yngre, kambriske granitter. Bergarter forteller historier og det er vårt mål som geologer å nøste opp i disse historiene gjennom en kombinasjon av feltarbeid, mikroskopistudier og laboratorieanalyser.

Områdene som ble undersøkt denne felt-sesongen ble kartlagt av norske geologer på 1980-tallet under NARE (Norwegian Antarctic Research Expedition) 1984/85



Geologer på feltarbeid i Dronning Maud Land sikrer teltene under stiv kuling. (Foto: T. L. Sviggum Helgerud, NP).



Kart over Dronning Maud Land. En rekke nunataker og fjellmassiver strekker seg parallelt med kysten, ca. 200 km fra iskanten. Pilen viser beliggenheten av den norske forskningsstasjonen Troll i Jutulsessen.

og 1989/90. Det er imidlertid grunn til å tro at vi i dag, 30-40 år senere, har en ny og endret forståelse av ulike geologiske prosesser som har påvirket berggrunnen. Formålet med de nye undersøkelsene er derfor å øke forståelsen av den geologiske utviklingen i området, samt å innhente nye geologiske kartdata til den digitale kartdatabasen for Dronning Maud Land.

Fjellkjeden som strekker seg i øst-vestlig retning i sentrale deler av Dronning Maud Land er et dypt erodert snitt av en gammel fjellkjede. Med det forstår vi at bergartene som i dag er på overflata opprinnelig ble dannet på store skorpedyp, dvs. 20-30 km under jordoverflata. Bevegelser i jordskorpa har senere brakt bergartene opp i dagen. De eldste bergartene i Fimbulheimen er ca. 1200 millioner år gamle og finnes som ulike typer gneiser. For 500-600 millioner år siden ble de samme bergartene kraftig omvandlet dypt nede i jordskorpen. I denne perioden trengte også store volumer magma (bergartsmelte) inn i de gamle gneisene. Når

smeltene ble avkjølt og størknet ble det dannet granitt, den mest kjente bergarten av alle, men også andre magmatiske bergarter med noe mer fremmede navn som charnokitt, monzonitt, syenitt og gabbro.

Det er begrenset med publiserte data fra Fimbulheimen og den nåværende kunnskapen om de magmatiske bergartene er svært mangelfull. Vi vet imidlertid at granittene er svært jernrike, og at de inneholder store mengder sjeldne jordartsmineraler. Denne relativt uvanlige kjemiske sammensetning gjør bergartene til et spennende studium. Spørsmål vi ønsker å besvare er blant annet: I hvilket geotektonisk miljø ble bergartssmeltene dannet? Hvilke prosesser har resultert i den uvanlige kjemiske sammensetningen? Hva er aldersrelasjonen mellom de ulike bergartene? Basert på feltobservasjonene fra sommersesongen 2022 og nye geokjemiske analyser fra laboratorier vil vi arbeide videre med å etablere en modell som forklarer utviklingen av jordskorpa i denne delen av Dronning Maud Land.



Prekambrisk grå gneis er gjennomsatt av tre ulike bergartssmelter som har trengt inn i gneisen langs tidligere sprekker. Hvilken bergart er eldst og hvilken er yngst? (Foto: S. Elvevold).



Dagen starter med snøsmelting, det går med mye varmt vann til morgenkaffen og termoser. (Foto: S. Elvevold).

Hverdagslivet i felt

Feltarbeidet ble utført fra to feltleirer ca. 100 km øst for forskningsstasjonen Troll i Jutulsessen. Feltleiren består av et romslig kjøkkentelt og personlige sovetelt. Hverdagsrutiner som snøsmelting, fylle opp termoser med varmt vann, tine midagsmat, varme vann til oppvask, pakke steinprøver osv. kan være tidkrevende, så det gjelder å utnytte dagen godt.

Vi bruker snøskuter for å komme oss rundt omkring i fjellene. Det er viktig å gjøre gode veivalg, og bresikkerheten er i fokus for å kunne utføre feltarbeidet på en trygg måte. Vi har på forhånd studert radarbilder og satellittfoto, og vi har øvd på kameratredning fra bresprekker. Kommunikasjon med omverden går via satellittforbindelse og vi har daglig meldetjeneste til Troll-stasjonen. Arbeids-

dagene blir gjerne lange og intense. Belønningen er spennende feltarbeid i naturskjønne omgivelser med variert og spennende geologi.

Fjellrygger lik haitenner

Noen fjellrygger ligner haitenner med sine spisse tagger og pinakler, mens andre fjell har flate topper og stupbratte fjellvegger. Mellom fjellmassivene strømmer isen fra sørpolplataet nedover som elver og fosser av is. Det er et landskap så mektig at det nesten får deg til å miste pusten.

Det er isens eroderende kraft som har formet fjellene og landskapet slik vi ser det i dag. Utformingen av fjellene er avhengig av berggrunnens hardhet og motstandskraft mot forvitring og erosjon. Harde bergarter gir opphav til fjell med nærmest loddrette vegger. I fjellområdene



Stabben består av monzonitt som er hard og bestandig mot erosjon, mens den mørke gabbrobergarten i forgrunnen lett smuldrer opp og danner slakere helninger. (Foto: S. Elvevold).

omkring forskningsstasjonen Troll kan vi se flere gode eksempler på at utformingen av fjellene er avhengig av berggrunnens egenskaper. Stabben er ett av disse fjellene med steile fjellsider. Fjellet som består av massiv monzonitt, en slektning av granitt, er mer motstandsdyktig mot erosjon enn de omkringliggende fjellryggene som består av gabbro.

Enorme vindgroper formet i is

En annen karakteristisk landform i Dronning Maud Land er enorme vindgroper som slynger seg omkring nunataker og fjellmassiver. Vindgropene er resultat av kraftige fallvinder, såkalte katabatiske vinder, som strømmer fra polplatået ned

mot kysten. De katabatiske vindene, som kan være godt over orkan i styrke, opptrer med jevne mellomrom i løpet av året. Ved forskningsstasjonen Troll er det målt vindstyrke opptil 90 m/s. De katabatiske vindene følger brestrømmene mellom fjellmassivene, og der de møter fjell, slynger vindene seg rundt fjellet. De sterke vindene eroderer isen som omslutter fjellet og resultatet blir store groper langs fjellsidene. Vindgropene kan bli over 100 m dype og strekke seg flere kilometer langs fjellene. Ofte har det bygget seg opp store snø- og isskavler på toppen av iskanten. Det er derfor ikke helt ufarlig å ferdes over, eller like under, toppkanten.



Er dette en av verdens største vindgroper? For skala let etter personen på blåisen i høyre del av bildet. (Foto: A. K. Engvik, NGU).

Sandblåst stein

De uvanlig sterke vindene former ikke bare is, de kan også erodere stein og fjell. Vindens eroderende kraft er relativt ubetydelig sammenlignet med vann og is i bevegelse. Men i polare ørkenområder, som i Dronning Maud Land, er forholdene optimale for vinderosjon. Vind kan bære på sand og ispartikler som polerer, sliper og eroderer når partiklene kolliderer. Overraskende nok kan også ispartikler erodere stein. Når isen er nær smeltepunktet er den mykere enn en negl, men hardheten øker gradvis med avkjøling, og ved $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ er ispartikler omtrentlig like hard som mineralet kvarts.

Like ovenfor Troll-stasjonen ligger en rekke steinblokker med spektakulære erosjonsformer. Gjennom flere hundretusener av år, kanskje til og med flere

millioner år, har vær og vind bearbeidet og erodert steinblokkene til bemerkelsesverdige skulpturer. Sidene og toppflaten av steinblokkene er tettpakket med fordypninger og hulrom som kan være opptil 20 cm dype. I noen hulrom finnes små steiner, mens andre hulrom er fylt med is. Steinblokkene består av granitt og gneis som vi finner igjen i fjellene omkring. Overflateformene på steinblokkene kalles ventifakt på fagspråket. Ventifakt er definert som stein som har blitt polert, slitt og skulpturert ved langvarig eksponering av vinddrevet sand og/eller iskrystaller.

Med morfin og solkrem i soveposen

Det kan være krevende å tilbringe flere uker i telt under varierende værforhold. Men, feltarbeid i fjellområdene i Dronning Maud Land er ikke alltid så kaldt



Skulpturer formet i stein. (Foto: S. Elvevold).

som kanskje mange tror. Fra november til februar er det sommer, og på en vindstille sommerdag med solskinn og ekstrem tørr luft merker man ikke så mye til kuldegradene. Men, så snart sola forsvinner bak fjellene om kvelden kryper gradestokken nedover og det meste fryser: mat, tannkrem og solkrem. Det er kritisk å holde akuttmedisiner i førstehjelpskofferten, slik som morfin, flytende. Og på natta er soveposen det eneste stedet med temperaturer over frysepunktet.

Kunnskap flytter fjell

Det sies at "tro kan flytte fjell". Geologene på sin side flytter fjell gjennom geologisk forskning som til syvende og sist handler om hvordan fjellkjeder dannes og deretter går til grunne. Kontinentene er i stadig bevegelse og i jordens historie har kontinentalplatene regelmessig kollidert og dannet superkontinenter. Dannelsen av disse store landmassene har ført til enorme fjellkjededannelser og høye erosjonsrater. Hvert superkontinent har i tillegg signalisert starten på betydelige klimaendringer. Dannelsen av superkontinentet Gondwana for ca. 540 millioner år siden sammenfalt med en rask økning av komplekse organismer og biologisk mangfold på jorda, også kjent som den kambriske eksplosjon. Rester av gamle

fjellkjeder viser at Dronning Maud Land har vært del av to superkontinenter; Rodinia og Gondwana. Forskning på fjellene i Dronning Maud Land vil gi oss en bedre forståelse av Dronning Maud Land sin rolle i superkontinentsykluser, og er derfor også viktig i en internasjonal sammenheng.

Hvorfor gjøre geologisk feltarbeid i Antarktis?

Geologisk feltarbeid i Antarktis innebærer omfattende planlegging, krevende logistikk og strenge krav til sikkerhet. Så hvorfor drar vi egentlig til Antarktis for å gjøre geologiske undersøkelser? Stortingsmelding 32 (2014–2015) "Norske interesser og politikk i Antarktis" slår fast at det skal arbeides for at kartlegging, forskning og overvåkning er på et nivå som trykker norske interesser og internasjonale plikter. Geologisk kartlegging, i likhet med topografisk kartlegging, kan i Antarktis-sammenheng betraktes som en måte å vise fortsatt interesse i det norske kravområdet. Ved siden av kartlegging er det viktig å bidra med ny geologisk forskning som gir oss mer kunnskap om naturgrunnlaget i Dronning Maud Land. Kunnskap om naturmiljøet er viktig for å kunne forvalte og ivareta området på en best mulig måte.

Nytt geodetisk jordobservatorium i Ny-Ålesund

Av Leif Morten Tangen og Halfdan Pascal Kierulf

Leif Morten Tangen (f. 1964) er siv.ing/eur.ing og jobber som teknisk fagspesialist for VLBI. Han har vært stasjonssjef ved observatoriet i perioden 1997–2006. Halfdan Pascal Kierulf (f. 1969) har doktorgrad i matematikk fra Universitetet i Oslo. Han har arbeidet for Kartverket siden 2009 og har hatt en bistilling ved Institutt for geofag ved Universitetet i Oslo siden 2006. Halfdan har arbeidet mye med landheving i Skandinavia og Svalbard. Begge jobber i Global geodesi, Geodesidivisjonen ved Kartverket.

Historie

Ny-Ålesund geodetiske jordobservatorium ble vedtatt bygget av Stortinget i 1992. Allerede dette året ble den første GPS-antennen etablert. Selve byggingen av Very Long Baseline Interferometry (VLBI) stasjonen startet året etter og ble ferdig i 1994. De første målinger ble gjort oktober 1994 og anlegget ble offisielt åpnet av kong Harald V sommeren 1995.

Observatoriet har deltatt i de internasjonale målekampanjer hele tiden siden starten. Et radioteleskops levetid er beregnet til ca. 20 år før det er utslitt. I 2007 begynte arbeidene med å skaffe midler for å bygge et nytt observatorium, og i 2011 bevilget Stortinget midler med en ramme på ca. 300 mill. kr. for tvillingteleskop, SLR (satellittlaser), veier og nye hus.



Det gamle 20 meter teleskopet på Rabben i 2021. (Foto: L.M. Tangen).

Byggeperioden

Et nytt observatorium måtte bygges et annet sted enn rett ved siden av flyplassen i Ny-Ålesund der det eksisterende observatoriet står. Et område ved Brandallaguna ble valgt siden det her er god horisont og fast fjell. Veien ble bygget somrene 2013 og 2014. En bro over Bayelva måtte bygges og en kulvert over Mørebekken.

Veidekke fikk kontrakten på bygging av all infrastruktur. Teleskopfundamentene ble prefabrikkert i Harstad. Av hensyn til miljøet skulle byggingen skje vintertid. Byggeperioden startet i oktober 2014



Plassen ved Brandallaguna er klar for bygging høsten 2014. (Foto. T. Nørbech).

og var ferdig ett år etter. Miljøovervåking har vært en del av prosjektet, og Norsk institutt for naturforskning har vært engasjert for dette arbeidet. I deres sluttrapport er det ikke dokumentert noen negative følger for fuglelivet under/etter utbyggingen. Overvåkingen har foregått over sju år.

Teleskopene ble levert av MT Mechatronics våren 2016 og var ferdigstilt i september samme år.

Mottakerutstyr er levert av Yebes Observatoriet i Spania. Offisiell åpning var i juni 2018 i samband med den internasjonale VLBI service (IVS) sitt General Meeting, som ble avholdt i Longyearbyen.

Hva blir gjort ved observatoriet?

Geodesi er vitenskapen om jordens form, bevegelse, tyngdefelt og endringer i disse størrelsene. Siden vi må holde rede på endringene trenger vi derfor kontinuerlige observasjoner av alle disse parameterne.

Hvilke instrumenter er der, hvordan virker de og hva gjør de?

VLBI står for Very Long Baseline Interferometry. Ved hjelp av radioteleskoper mottar vi signaler (støy) fra kvasarer 3

til 13 milliarder lysår unna. VLBI bruker kvasarene som referansepunkter. Ved å korrelere signalene fra flere teleskoper kan vi måle avstandene mellom dem. IVS nettverket består av ca. 30 teleskoper over hele kloden.

Det gamle teleskopet er 20 m i diameter, mens de nye er 13,2 m. Grunnen til dette er at de skal bevege seg raskere fra kilde til kilde, opptil 2500 ganger i døgnet. For å bestemme et punkt er det bedre med mange observasjoner i forskjellige retninger. Kravet er 1 mm nøyaktighet med en drift på 0,1 mm i året. Ved å måle mot forskjellige kvasarer til samme tid med andre observatorier rundt om i verden, kan vi beregne avstanden mellom observatoriene veldig nøyaktig. Da finner vi ut hvordan kontinentene beveger seg, samt om jordens rotasjon og stilling i verdensrommet.

Hvordan greier vi å ta imot et signal som er 13 milliarder lysår unna?

Astronomien hjelper oss med å finne hvor kvasarene er i verdensrommet og hvordan de er utformet, samt signalstyrken.

Når vi peker mot en kvasar, blir støyen som kommer fra den digitalisert, tidsstemplet og lagret. Siden vi bare mottar støy må vi selv sørge for å lage så lite støy som mulig. Derfor er mottakeren ned-



Ferdig stasjon i 2018. (Foto: B.O. Holmberg).

kjølt til 15 Kelvin (-258°C). Det er også derfor det er radiostillhet i Ny-Ålesund. For å holde rede på tiden brukes en aktiv hydrogenmaser. Det er en meget stabil klokke som går bare 1 sek. feil på 1 mill. år. Til sammenligning går cesiumklokken i GPS-systemet 1 sek. feil på 30.000 år.

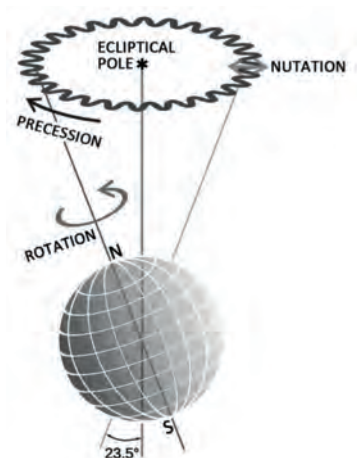
Etter lagring blir dataene overført til en korrelator via internett. Korrelatoren samkjører data fra alle stasjoner som har vært med i en måling. Resultatet herfra blir brukt til å analysere jordens bevegelser.

Med alt av moderne satellitt-teknikk trenger vi å vite hvordan jorden beveger seg i verdensrommet. Satellittene vet ikke eksakt hvordan jorden beveger seg, og derfor må vi ha et system som forteller dem det. Hvis ikke vil satellittene fungere dårligere over tid. Det er på grunn av dette at VLBI er essensielt.

Det aller første vi trenger er referanserammer. En for verdensrommet (ICRF, International Celestial Reference system and Frame) og en på jorden (ITRF, International Terrestrial Reference and Frame). Hvordan disse er definert blir bestemt i internasjonale konvensjoner.

Jorden er i konstant bevegelse og det er derfor viktig å vite hvordan disse referanserammene beveger seg i forhold til hverandre.

UT1 (Universal Time 1) måler jordens rotasjon i forhold til kvasarer. Da jorden ble dannet for 4,5 milliarder år siden var døgnet på 6 timer. Jorden går saktere og saktere rundt (døgnet blir 1,7 millisekunder lengre på 100 år). Det er bare VLBI som kan gi oss svaret på hvor mye saktere jorda går rundt siden VLBI bruker referanser utenom jorden. For å holde rede på hvor X-aksen i ITRF og ICRF er i forhold til hverandre trenger



Nutasjon og presesjon. (Kilde: Researchgate.net).

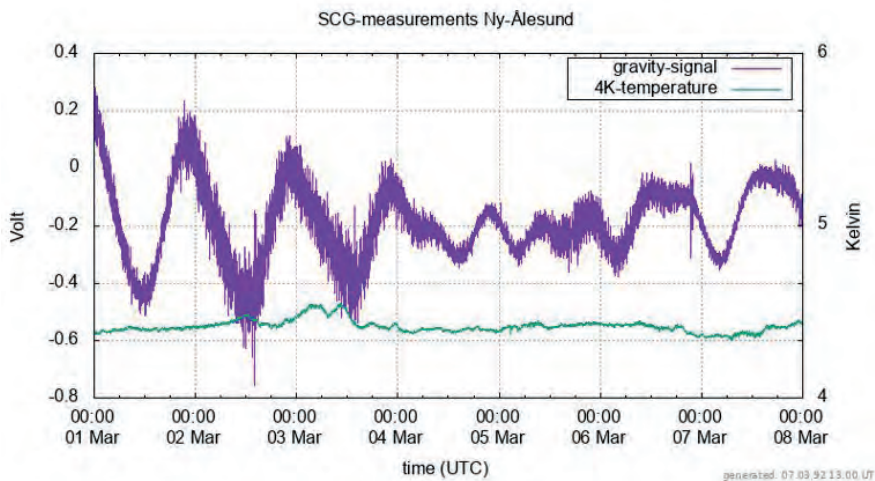
vi å vite UT1.

LOD (Length Of Day) er variasjoner i dagens lengde pga. påvirkninger av sol og måne, tidevann og tidejord (forklaring kommer under). Likeså påvirker bevegelser i jordens flytende kjerne daglengden. Værfenomener, som El Niño og masseforflytning pga. klimaendringer kan også påvirke LOD.

EOP (Earth Orientation Parameters) har to viktige parametere: Nutasjon og Presesjon. Nutasjon kommer fra latin og kan oversettes med å nikke. Det er bevegelse som blir til pga. månens kraft på jorden. Presesjon kan sammenliknes med sleng på jordaksen slik som når en snurrebass er i ferd med å velte. Hvor mye aksen slenger varierer over tid, men maks. utslag er 12 m.

Superledende gravimeter

Alle kjenner til tidevann, men den faste jord blir også påvirket av månen. Dette kalles tidejord. På Lista i Agder går jorden opp og ned 35 cm og i Ny-Ålesund 14 cm.



Utskrift fra gravimeteret i Ny-Ålesund. 1 volt er 32 cm. Maks. utslag her er 0,6 V, altså en variasjon på 19 cm.

For å måle dette bruker vi et superledende gravimeter. Selve instrumentet ligger i flytende helium (4 K eller -269°C) og måler variasjon i gravitasjonsfeltet. Gravitasjonsfeltet avtar med avstanden til jordens sentrum. Når jordens radius forandrer seg kan vi finne forandringen ved å se på gravitasjonskraften.

SLR

Satellite Laser Ranging (SLR) hjelper oss å finne jordens massemiddelsentrum. Når vi skal lage referanserammer må vi vite hvor origo er i koordinatsystemet. Det ligger i jordens massemiddelsentrum. Siden det varierer og flytter på seg må vi holde rede på hvor det er. Da bruker vi en laser som lyser mot en stor og tung kule som går i lav bane rundt jorden. Kula er kledd med speil. Vi måler hvor lang tid lyset bruker tur-retur kula, ganger med lyshastigheten og deler på to. Vi følger

kula med en SLR og måler avstanden. Derfra kan vi beregne kulas bane som igjen gir oss posisjon til massemiddelsenteret siden kula går i bane rundt det.

Litt mere detaljert data om kula eller satellitten:

Navn: *Laegos 1*

Vekt: 400 kg

Diameter: 60 cm

Antall speil: 426

Banehøyde: 5900 km

GNSS

Global Navigation Satellite Systems (GNSS) er en felles betegnelse på satellitt-posisjonssystemer som GPS, Galileo, Glonass etc. Vi bruker faste GNSS stasjoner som logger posisjon hele tiden for å måle forflytninger av jordplater. De brukes til å beregne andre jordparametere også. Se Tabell 1 om hva de forskjellige systemer gjør.

Tabell 1. Hvilke systemer gjør hva. De røde kryssene viser at VLBI er den viktigste måleteknikken for disse parameterne. (Kilde: M. Rothacher).

Parameter Type	VLBI	GNSS	DORIS	SLR	LLR	Altimetry
ICRF (Quasars)	✗					
Nutation	✗	(X)		(X)	X	
Polar Motion	X	X	X	X	X	
UT1	✗					
Length of Day	(X)	X	X	X	X	
ITRF (Stations)	X	X	X	X	X	(X)
Geocenter		X	X	X		X
Gravity Field		X	X	X	(X)	X
Orbits		X	X	X	X	X
LEO Orbits		X	X	X		X
Ionosphere	X	X	X			X
Troposphere	X	X	X			X
Time Freq./Clocks	X	X		(X)		

Doris

Doppler Orbitography and Radiopositioning Integrated by Satellite.

Her er senderen på bakken og mottaker i satellitter. Systemet sender derfor i motsatt retning av GNSS. Pga. frekvensskiftet (dopplereffekten) kan vi beregne satellittbaner, posisjoner på jorden og andre jordparametere.

Værstasjon

Når en skal ha nøyaktige målinger på hvordan jorden forandrer seg trenger vi også lufttrykket. Om det er lavtrykk (bakken stiger opp) eller høytrykk (bakken blir klempt ned) må vi vite hva lufttrykket er. Variasjon i lufttrykket kan endre posisjon opptil 2 cm. Når kravet er 1 mm, blir disse 2 cm meget viktig å holde rede på.

Konklusjon

Når det nye jordobservatoriet i Ny-Ålesund står ferdig med alle de geodetiske teknikkene i 2024, vil det være en av rundt 30 stasjoner globalt som utgjør bærebjelken i et globalt jordobservasjonssystem. Det vil bidra til mer nøyaktige beregninger av jordskorpebevegelser, geohazard (geologiske naturkatastrofer) og klimaparametere som isavsmelting og havnivå endringer. Det vil gi et bedre beslutningsgrunnlag både nasjonalt og globalt for de tilpasninger som er nødvendige i de kommende årtier.

Hvis du ønsker å vite mer:

<https://www.iers.org/iers/EN/Science/EarthRotation/UT1LOD.html>

<https://ivscc.gsfc.nasa.gov/>

<https://www.evlbi.org/links>

<https://space-geodesy.nasa.gov/techniques/techOverview.html>

Fram-ferden var ikke helt som vi har blitt fortalt¹

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 ekspedisjonserfaring både fra Arktis og Antarktis.

Sammendrag

Framferden var en episk ekspedisjon og påvisningen av det store dypet i Polhavet vil til evig tid stå som en banebrytende oppdagelse. Det er også åpenbart at skrogkonstruksjonen av *Fram* var meget vellykket og at provianten var utsøkt og forhindret skjorbuk. På bakgrunn av nylig publiserte dagbøker fra ferden er det imidlertid mer enn skjellig grunn til å se på nytt på det glansbildet som tegnes av ferden av Fridtjof Nansen i *Fram over Polhavet* og Hjalmar Johansen i *Selvanden paa 86° 14'*. Det gjelder utrustning, vitenskapelig arbeid, mannskap og endog Nansens egenskaper som leder. En sammenligning mellom Nansen og Amundsen når det gjelder vekten som legges på vitenskapen er også foretatt.

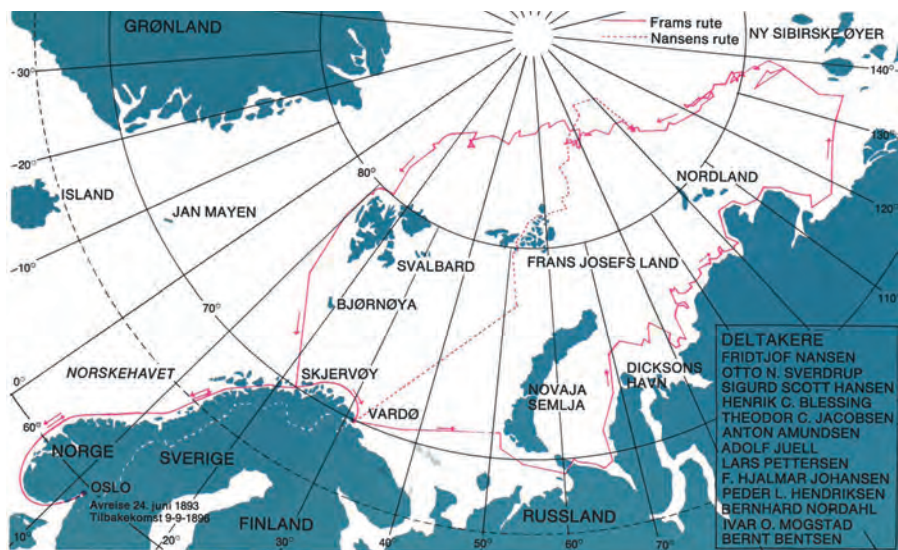
Innledning

Det er ikke riktig, som mange tror, at det var Nansen som hadde idéen til den transpolare strømmen i Polhavet. Det

var meteorologiprofessor Henrik Mohn som allerede i en artikkel i Morgenbladet og i foredrag i Videnskabselskabet i Christiania i november 1884 hadde fremkommet med denne teorien. Dette som følge av funn av vrakrester fra *Jeannette* på Øst-Grønland. *Jeannette* var et ekspedisjonsskip som ble skrudd i senk nord for De nysibiriske øyene, og Mohn postulerte at vrakrestene måtte ha kommet til Grønland over Nordpolen. Men det var Nansen som fikk den ville idéen om å bevise dette ved å gjenta ekspedisjonen med et skip som kunne overleve i pakkisen. At Colin Archer, i nært samarbeid med Nansen og Sverdrup, konstruerte og bygget et slikt skip for dette formål er barnelærdom. Det er også allment kjent at Nansen la meget stor vekt på riktig ernæring. Sammen med fysiologiprofessor Sophus Thorup komponerte han sammensetningen og fant frem til den beste oppbevaringen av provianten. Ulikt andre lignende ekspedisjoner på den tiden unngikk de derfor skjorbuk, selv om årsaken var en annen enn den Nansen forfektet. Dette er beskrevet i Blix (2021).

I sin beretning *Fram over Polhavet* gir Nansen inntrykk av et i alle deler perfekt skip, en perfekt utrustning, et perfekt og harmonisk mannskap, stort

1. Denne artikkelen bygger i hovedsak på de i 2020 publiserte dagbøker fra Fram-ferden (Kløver 2020a, 2020b). Sitater er satt i kursiv og henvisningene er angitt med forfatter, bind og datoen i dagboken. Når sitatene er hentet fra Nansen: *Fram over Polhavet*, er dette markert med «Nansen, 1/2 s. xx». I sitatene er original ortografi i noen grad normalisert og opplagte skrivefeil rettet.



Kart med Frams (heltrukken strek) og Nansen og Johansens (prikket linje) rute i Polhavet 1893–1896. (Kilde: Frammuseet).

vitenskapelig utbytte og, selvfølgelig indirekte, det perfekte lederskap. Dette har vi nordmenn visst og forholdt oss til i mer enn 100 år. Men med publiseringen av mannskapets dagbøker fra ferden har det vist seg at det, selvfølgelig, ikke var helt slik. Hvor mye vekt kan vi legge på dagboksopptegnelser? Under lang tids isolasjon er det lett å bli opprørt over enkeltepisoder og personer, og dagbøkene kan da ofte fungere som lynavedere og renovasjonsinstrumenter. Det svært uvanlige med Fram-ferden er imidlertid at vi har fått så mange uavhengige beretninger om de samme begivenhetene og at de i påfallende grad er overensstemmende og derved forsterker troverdigheten i beretningene. Dette for eks. til forskjell fra Johansens glimrende bok (1898) som åpenbart lojalt følger den malen Nansen la for fortellingen i *Fram over Polhavet* og Bernhard Nordahls bok (1898), som rettignok er mer frittalende og kritisk.

Mannskapet

I *Fram over Polhavet* sier Nansen at det fra ekspedisjonsplanen ble kjent var et renn av hundrevis av søkere som ville være med på ekspedisjonen. Det er nok riktig at Nansen fikk mange søknader om deltagelse, men det mannskapet han endte opp med er desto mer pussig. For det første er det ikke riktig når Nansen (1, s. 67) sier at *Så snart han* (Sverdrup) *hørte tale om planen til polferden, yret han ønske om å være med*. Otto Sverdrup, 39 år, var sammen med Colin Archer Nansens nærmeste rådgiver når det gjaldt båtdesign helt fra starten, men det var ikke før like før årsskiftet 1892–93 at han sa ja til å være med. Da var *Fram* for lengst sjøsatt. Når det er sagt, var valget av Sverdrup både logisk og særs vellykket. Sverdrup var respektert av alt folket og var dessuten en meget nevenyttig og praktisk person. En annen ting, som vi skal

se, var at Sverdrup ikke var påfallende fornøyd med tingenes tilstand om bord.

Valget av styrmann falt på ishavsskipperen Theodor Jacobsen, 38 år, efter anbefaling fra tromsøværingen Daniel Mack. Dette skulle vise seg å være et særs dårlig valg. Han ble fra starten forlagt sammen med fire matroser i en firemannslugar hvor to matroser derfor måtte dele køye inntil Nansen og Johansen forlot *Fram*. Han markerte seg allerede ved avskjedsfesten i Vardø da han ifølge Sverdrup I, 20.7.93: *var spunse full og døddrukken fektende med armer og ravende fra den ene rennestenen til den andre*. Han var på det nærmeste dysfunksjonell om bord og ble efter ganske kort tid lagt direkte

for hat av Sverdrup. Sverdrup I, 27.1.95: *Han er den samme uforbederlige slusk og doven hund som han alltid har vært. En mer udugelig mann i sin stilling enn ham har jeg aldri truffet*.

Mer vellykket var valget av maskinister: Som 1. maskinist ble Anton Amundsen, 40 år, med erfaring fra marinen i Horten valgt. Han hadde tidvis et svart humør og et alkoholproblem allerede før avreisen og ble pålagt totalavhold i skriftlig form av Nansen allerede 20. april 1893. Han fungerte imidlertid godt om bord og var åpenbart en meget dyktig maskinist og mekaniker. Dyktig var også 2. maskinist og smed, svensken Lars Petterson, 33 år, også med bakgrunn fra



Mannskapet fotografert av Nansen like før han og Johansen forlot Fram: Stående bak, fra venstre: Mogstad, Blessing, Johansen, Scott Hansen, Amundsen, Bentsen, Sverdrup og Jacobsen. Sittende foran: Juell, Nordahl, Petterson og Hendriksen. Dette var en broket gjeng, som blant annet utmerket seg ved at det ikke var noen fast kokk, og da Nansen forlot Fram var det heller ikke noen vitenskapsmann igjen om bord. (Kilde: Frammuseet).

marinen i Horten.

Om vi tar utgangspunkt i at dette skulle være en rent vitenskapelig ekspedisjon leter vi forgjeves etter en vitenskapsmann (bortsett fra Nansen). Den som til slutt ble vitenskapelig leder var en 25 år gammel premierløytnant, Sigurd Scott Hansen, helt uten vitenskapelig erfaring, og som nettopp hadde avsluttet Krigsskolen for marinen. Han var yngstemann om bord, men skulle være nestkommanderende for et mannskap som for en stor del besto av eldre sjøfolk, til dels med betydelig erfaring fra Ishavet. Dette skulle vise seg å bli bare sånn passelig vellykket. Scott Hansen I, 15.4.94: *På den annen side er jeg sånn halvveis kommet til det resultat at jeg ikke er skikket for mitt arbeide her om bord.* Sverdrup I, 11.5.96: *Scott Hansen sto for arbeidet. Det gikk ikke videre rart. Han bruker bestandig den mest innviklede måten og så blir det bare sommel av det hele, og tenker først etterpå.*

I tillegg til den vitenskapelige lederen søkte Nansen etter en geolog, til tross for at ekspedisjonen i all hovedsak skulle drive med isen. En geolog fikk han ikke fatt i, men han ansatte en helt nyutdannet lege, Henrik Blessing, 27 år, som i tillegg fikk ansvar for botaniske studier. På grunn av god helsetilstand om bord ble det lite bruk for hans (begrensete) medisinske kompetanse, og han benyttet det siste året av turen til å utvikle morfinavhengighet (Norum, 2015). Det førte til at Sverdrup i november 1895 beslagla all morfin og kokain om bord. Blessings avhengighet var kommet så langt at han i mars 1896 får Scott Hansen, på falske premisser, til å bryte opp medisinkisten i beredskapslageret ute på isen for å få tilgang til stoffet. De øvrige deltagerne var en broket for-

samling, hvorav en av de sist ankomne, Hjalmar Johansen, 26 år, hæroffiser uten noen som helst maritim erfaring, var den klart mest vellykkede, høstet allment bifall og ble den Nansen valgte å ha med på Nordpolsferden. De øvrige «menige»: Peder Henriksen, 34 år, ishavsskipper fra Tromsø; Ivar Mogstad, 37 år, utdannet forstmann og med over 10 år bak seg som vokter på Gaustad Asyl, og Bernhard Nordahl, 31 år, elektriker fra marinen i Horten, kunne også sine ting og ble brukt til alt fra hundepass, messehjelp, kokk, matros og fyrbøter. Det var blant medlemmene av denne gruppen, godt supplert med styrmann Jacobsen, at de fleste nevekampene etter hvert utspant seg. Den siste av «matrosene», ishavsføreren Bernt Bentsen, 33 år, fra Tromsø, er interessant og belyser Nansens noe ad hoc utvelgelse av mannskap. Det var Nansens intensjon å få med skipper og erfaren tømmermann Gjertsen, men i Tromsø nektet Gjertsen videre deltagelse. Juell kan fortelle I, 12.7.93: at *Vår venn, Gjertsen, som så trofast hadde fulgt Fram helt fra kjølen ble strukket nede i Rægevig, sa oss nu farvel. Både kapteinen og Dr. Nansen gjorde hva de kunne for å få ham med, en så erfaren sjømann og pålitelig tømmermann ville være til stor hjelp og nytte; men Gjertsen var ubevegelig.* Nansen nevner ikke Gjertsen med et ord, men i hans sted ble Bernt Bentsen forhyret som matros på kaia i Tromsø etter en halv times intervju. Han skulle egentlig bare være med til Khabarovsk ved Jugorstredet, men ble med hele veien og fungerte bra.

Det kanskje underligste ved Nansens opprinnelige forhyringsliste er mangelen på kokk. Alle som har vært på langvarige

sjøreiser vet at kokken, ved siden av kapteinen, er viktigste mann om bord. Dette var for eks. Roald Amundsen, som selv var sjømann, meget klar over og la stor vekt på. For Nansen var dette åpenbart en salderingspost og han ansatte en skipper fra handelsflåten, Adolf Juell, 33 år, som kokk etter å ha gitt ham valget mellom å bli kokk eller tømmermann! Han var helt uten erfaring som kokk, men fikk et kort kurs av sin kone før avreise. Han fungerte som kokk til ekspedisjonen nådde Vardø 20.7.93. Da ble han av Sverdrup beordret på dekk og asylvokteren Ivar Mogstad, overtok, men han hatet etter eget utsagn ”kokkesølet”. Han ble da også fra 9.9.93



Trivselsfaktor nummer en om vinteren var det elektriske lyset i salongen som ble produsert av en vindmølledrevet generator. Vindmøllen var utslitt og brøt sammen etter to år som følge av mangel på reservedeler. (Kilde: Frammuseet, utsnitt av original).

plassert i maskinen, idet de passerer Kapp Tsjeljuskin på vei inn i Laptevhavet, og erstattet med marineelektrikeren, Bernhard Nordahl. Resten av turen alternerer Juell, Nordahl og Petterson som kokk i kortere og lengere perioder. Man må kunne anta at dette ”guttetur”- opplegget fungerte uten opprør fordi kokken hadde råvarer til rådighet som de færreste av deltagerne noen gang hadde opplevd maken til og at kravene til kokkekunst var tilsvarende lave. Men det var andre problemer som jeg kommer tilbake til.

Konflikter

Fra lesing av Nansens beretning får man inntrykk av at besetningen på *Fram* var en harmonisk gjeng, som når de ikke var involvert i konkrete arbeidsoppgaver fordrev tiden med røyking, lesing og kortspill. Det var selvfølgelig ikke tilfellet. Ved lesing av dagbøkene har jeg notert minst 15 tilfeller av nevekamper, eller hva de på *Fram* kalte tyrefekting. Det er særlig Jacobsen, Petterson og Mogstad som sloss, men også Nordahl og Bentsen er involvert. Den eneste av de menige som aldri synes å ha vært i klammeri er Hjalmar Johansen som åpenbart var respektert av alle. Nordahl I, 26.9.93: *Petterson fikk litt bank av styrmann Jacobsen i dag.* Johansen I, 28.11.93: *I dag gikk det for seg om bord som helst ikke skulle ha hent.* Juell slo til Jacobsen midt i ansiktet så blodet rant. Nordahl I, 21.4.94: *Efter middag kom Mogstad og Petterson opp å sloss. Det endte med at Petterson fikk stryk. Han fikk et stygt øye og måtte forbindes av doktoren.* Sverdrup III, 9.8.95: *Petterson og Juell ble i dag uklare, skjelte hverandre ut og*

etter at Petterson atter var kommet ned i maskinen tok sinnet ham slik at han ble rent rasende, tok en hammer og ville opp til Juell igjen. Scott Hansen grep ham idet han løp igjennom salongen og holdt ham Jeg lovet Petterson at hvis han atter kom slik farende som i dag ville jeg arrestere ham. Scott Hansen II, 12.4.95: I eftermiddag hadde Mogstad og Nordahl en liten batalje som begynte med skjelling og endte med neveslag. Kapteinen hadde dem inne etterpå og ba dem holde seg fra slikt og sa til slutt at ville de endelig sloss, så var det ingenting i veien, men det skulle skje på isen med tørre never og i vitners nærvær.

Ekspedisjonsfartøyet

Det ble ikke tid til noen prøvetur av *Fram* før ferden startet, og de fleste av de mange originale og sinnrike innretningene om bord var ikke testet før start! Dette skulle få til dels alvorlige følger. Men, ifølge Nansen var *Fram* perfekt på alle måter og han skryter til og med av ventilasjonssystemet og belysningen. Disse to meget sentrale innretningene, ventilasjonssystemet og oppvarmingen i fellesmessen og lugarene og lysanlegget var ikke testet og voldt alvorlige problemer. Tidvis var det så dårlig luft i byssa at parafinlampene sluknet. Nordahl 1.11.93: *Jeg stiller med primusen i dag til oppvarming av salongen. Det er -30 grader ute. Ventilasjonen virker ikke. Blessing I, 5.11.93: Ventilasjonsapparatet som nu så totalt gjør streik. Det er alt sammen Nansens egen oppfinnelse og er et av de eksperimenter han synes en polarekspedisjon så fortrinnsvis egner til å utprøve. Cfr. Petroleumsfyringen*

og petroleumsbåten med Irgens uprøvde patent. Det sviktende ventilasjonssystemet kombinert med Nansens fikse idé om at det ikke skulle fyres i ovnen i messen, som kommuniserte direkte med mannskapslugarene som ikke hadde mulighet for oppvarming, skapte den første vinteren i isen uholdbare forhold for mennene i de to mannskapslugarene. Nansen, 1 s. 60: Det var således (på tidligere ekspedisjoner) ikke ualminnelig at køyene og madrassene ble mer eller mindre forvandlet til is. Ved de her nevnte foranstaltninger unngikk vi imidlertid fullstendig denne ubehagelighet, og når det ble fyrt i ovnen i salongen var det ikke spor av fuktighet på veggen, selv ikke i lugarene. Nansen, 1 s. 238: Det er et varmt hus, Fram er et riktig koselig hus. Enten det er 30 grader kulde eller 6 har vi ikke noe i ovnen. Og ventilasjonen er første rangs, især siden vi rigget opp luftseilet står en hel vinter inn gjennom ventilhullet. Men like fult sitter vi lunt og godt her med bare en (parafin-) lampe brennende. Jeg tenker på å hive ut hele ovnen. Den står bare i veien. Hva beskyttelse mot vinterkulden angår har da i alle fall mine beregninger slått godt til. Av fuktighet plages vi heller ikke stort For hvis jeg brenner en lampe bare en liten stund i min lugar er hvert spor av dugg borte. Johansen I, 19.11. 93: En alminnelig parafinlampe brenner i ka-hytten, det er det eneste varmeapparatet vi har. Blessing I, 1.12.93: Nansens patentskrammel av en ovn fjernes. Den gjør ingen nytte – bare bringer ventilasjonen i ulage – er en stor svindel. Johansen I, 4.12.93: 33–34 graders kulde med vind. Til dato har vi ennå ikke hatt noe varmeapparat i salongen eller noe annet sted.

..... Også er det så vått i lugarene, det renner langs tak og vegger, soveposer og arbeidsklær blir våte. Også ikke noe sted å tørke dem. Juell I, 5.12.93: *Dr. Nansen hevdet mot oss andre at fuktigheten bare ville øke ved å fyre i kaminen. Johansen, I 23.12.93: En ting har vi slemt med, og det er at det er så fuktig i lugarene så vi har vår største nød med at berge soveposene våre mot å ødelegges. I nyttårshelgen tar imidlertid Sverdrup affære og det blir fyrst opp i salongen. Sverdrup I, 16.1.94: Siden vi begynte å fyre litt i ovnen har vi deilig luft i kahytten og god ventilasjon. Vi må fremdeles bruke luftseil for å bringe luften ned. Betydelig bedre er det også med fuktigheten. Om vi holdt fyr hele dagen er jeg viss på at vi vil ha det aldeles tørt i alle lugarene også.*

Nansen sier (1, s.61) at *Fram* var forsynt med elektrisk lysanlegg, som om dette leverte strøm uten problemer hele turen. Det var medbragt en stor vindmølle som skulle drive en generator som ladet batterier for belysning. Denne ble igangsatt 25.10.93 og fungerte bra så lenge det var vind. Men, den 12.10.94. var et av de store drivhjulene utslitt og ble skiftet med den eneste reservedelen de hadde med. Amundsen II, 15.1.95: *Jeg begynte i dag på vindmøllen i 42 grader kulde i nordlig vind. Denne reparasjonen ble slutført etter en uke, da i 48 graders kulde, men vindmøllen røk på nytt kort tid etter og ble reparert på nytt. Så fire måneder senere: Nordahl III, 5.6.95: Drevet på toppen av møllen er også så godt som utslitt og noe nytt å sette i stedet har vi ikke. Og Amundsen III, 6.6.95: I dag har vi tatt ned vindmøllen, adskilt den og lagt den på isen ved siden av storbåten. Blessing, III, 24.12.95 (Julaften): Vår*

"festivitetslampe" er slått i stykker og det elektriske lys er for lengst en saga – selv ikke i våre petroleumslampers ensformige lys har vi således formådd å bringe noen avveksling.

Det eneste eksempelet på en negativ bemerkning om tekniske/konstruksjonsmessige forhold fra Nansens side gjelder "Petroleumsbåten". Den var en livbåt med petroleumsmotor som Nansen hadde investert mye i og hadde store forventninger til. Den ble testet, som føringsbåt mellom Nansens bolig på Fornebu og Aker mekaniske verksted hvor *Fram* ble utrustet, og fungerte ikke. Den ble etter en del modifikasjoner ved verftet brukt av Nansen og Scott Hansen til rekognosering og opplodding i Jugorstredet ved avgang fra Khabarovsk. Juell I, 4.8.93: *På bakken var vi i fullt arbeid med å kaste anker, da ser vi med en gang hele akterenden av parafinbåten i lys lue; det så ille ut, mot den mørke gråkalde nattetåke tegnet Dr. Nansen seg mot horisonten som et stort lysende bål. Klærne synes å være i full flamme..... Kapteinen mente det var best de kom om bord. Dr. Nansen svarte at nu var alt i orden, alt mens han i et vekk øste den brennende oljen ut av båten..... Så gikk det godt en tid, men da kommer loddlinen inn i maskineriet, og dermed var parafinbåtens saga om bruksbåt ute. Senere ble den hugget opp av Sverdrup og brukt til sledemeier.*

Proviant

Det er hevet over tvil at provianten om bord i *Fram* var førsteklasses, men det var noen problemer som skapte mye misnøye: Nansen 1, s. 63: *Av tobakk var det rikelig, så vel røketobakk som skrå. Juell, I,*

3.4.93: Der var masser av de forskjelligeste sorter (mat) og alt var nøye prøvet og beregnet. Flere velyndere av ekspedisjonen hadde gavmildt stilt sine velfylte lagre til disposisjon. Således hadde for eks. Tiedemanns tobakksforretning gratis gitt all den tobakk som ønskedes medtatt; men Dr. Nansen røkte for tiden ikke og lærde menn hadde funnet ut at den forringer den nervøse kraft og utholdenhet og dertil har en uheldig innflytelse på fordøyelsessystemet. Nok av det, tross det gavmilde tilbud kom det kun 144 kg skråtobakk og 100 kg røketobakk om bord, og det var ikke overflødig for en 13 manns besetning.

Kaffe er norske sjøfolks kjæreste drikk. Mindre enn to ganger om dagen drikkes den aldri. Jeg tror at det ville falle en

skipper vanskelig å få hyret sitt mannskap i noen sjøfartsby om den skikk ikke fulgtes. Men også her hadde lærde menn vært på ferde og funnet ut at kaffe var en skadelig drikk, den nedsatte livsenergien spesielt ved å ødelegge søvnen - gadd forresten vite om noen sjømann er enig i det – og Frams hele forsyning av kaffe var kun 108 kilo. Efter alminnelig forbruk på handelsfartøyer skulle dette for en 13 manns besetning vare i 10 uker. Juell I, 8.11.93: Da Nansen ennu ikke røkte var tobakksrøyking strengt forbudt i salongen, så jeg hadde overflødig selskap i kabyssen, som i stor målestokk blir benyttet som røkelugar. Julaften 1893 tar imidlertid Sverdrup initiativet og bød Nansen på en pipe som han hoderystende



Alle om bord røkte og røyking var en meget viktig trivselsfaktor om bord. Nansen skriver at "Av tobakk var det rikelig, så vel røketobakk som skrå", men det var ikke sant. (Kilde: Frammuseet).

tok imot; og fra da av ble Nansen snart en av storrøkerne og det ble derfor tillatt å røyke i salongen.

Nansen var naturlig nok på vakt mot enhver form for alkoholmisbruk om bord, men hadde nok oversett betydningen av å kunne markere merkedager og derved bryte monotonien og mismotet som følge av en deprimerende sen fremdrift, og hadde bare medtatt et meget begrenset forråd av alkohol. Nansen 1, s. 63: *Som drikke benyttet vi til frokost og kveldsmat sjokolade, kaffe og te, undertiden også melk, til middag hadde vi det første halve år öl, senere bruktes lime-juice med sukker og sirup.* Nansen 1, s.63: *Unntatt öl og en del flasker krone-maltekstrakt førte ekspedisjonen ingen spirituøse drikke med seg. Et par av deltagerne hadde dog privat medtatt noen få flasker vin og Cognac. Da over et år var gått, og de hygieniske forhold om bord viste seg å være så gode, lot jeg ved enkelte festlige anledninger lage en toddy av multer eller annen fruktsaft tilsatt spiritus.* Etter hvert ble toddy, eller oftest hva de kalte punch, som var varierende frukt og syltetøy tilsatt sprit, produsert og distribuert ved alle tenkelige anledninger, så som alle bursdager, breddegradsrekorder, og annet. For eksempel: Nordahl II, 13.12.9: *Da feires det at det er satt verdensrekord: 82° 30' N; Nansen kommer med punchebolle mikset sammen av en hel del ukjent stoff.* Det var ikke alle som var imponert over denne mangel på drikkevarer: Blessing III, 25.12.95: *At han (Nansen) skulle kunne bekvemme seg til å drikke av den til nedlegning av zoologiske samlinger medbragte sprit! Kadaversprit! Dr. Nansen – Norske polarekspedisjonens sjefskjenke sitt mannskap spirit til oppstiving av humøret!* Etter at

Nansen og Johansen hadde forlatt *Fram* serverte Sverdrup, som var godt kjent med sjøfolks behov og betydningen av å bryte den ensformige rutinen, stadig forskjellige punch-kombinasjoner; noen ganger i rikelige mengder. Som forberedelse til 17. mai 1896 produserte han til og med "rødvin": Sverdrup III, 13.5.96: *Jeg har i eftermiddag laget 14 ½ og 2 ½ flaske rødvin av tyttebær og blåbær og sprit. Den ble meget god synes jeg, og skal brukes til den 17de mai. Det var en ½ flaske pr. mann.*

Klær

Nansen 1 (s. 60–67) beskriver i detalj fartøyet, provianten, instrumentene og sledehundene, men nevner ikke ett ord om bekledningen til mannskapet, som skapte en hel del problemer. Ekspedisjonen var utrustet med ikke mindre enn 17 fulle sett ulveskinnsklær og 65 ulveskinn til lapping. Disse var i lang tid forbeholdt Nansen, Sverdrup og Scott Hansen, mens resten av mannskapet måtte nøye seg med ullgensere og vadmelsklær. Etter en tid ble det utdelt reinpesker til dem som hadde utendørs arbeid. Johansen I, 12.3.94: *Vår kaldeste dag til dato; 51.6 grader kulde i natt.* Scott Hansen II, 14.11.94: *Temperaturen nu nede i -40 og derunder og alle mann har i det siste fått reinpesk, dvs. de som ikke hadde fra før. Vi meteorologene og kapteinen hører til den fornemmere verden og bruker finere pelsverk, nemlig ulveskinn. Men, hovedproblemet er fottøy og vanter/votter.* Scott Hansen II, 2.10.94: *Vi har ingen votter fått i vinter, så enhver har måttet stelle seg noe rusk selv. Det er s'gu i grunnen rart å gå ut på 5 års polarekspedisjon med 3*



Flåing av den første av mer enn 60 isbjørner som ble tatt av dage i løpet av ekspedisjonen. Isbjørnkjøtt gav ferskmat og isbjørnjakt hadde førsteprioritet om bord. (Kilde: Frammuseet, utsnitt av original).

par votter til manns, i sammenligning med det øvrige gode utstyr, men man lærer så lenge man lever. Fottøy er også en kritisk mangelvare og særlig Sverdrup står for en omfattende produksjon av fottøy. Nordahl III, 11.12.95: *Jacobsen lapper finnesko. Juell syr seg et slags fottøy til føttenes bevarelse, som er sammensatt av lapper og filler den ene utenpå den annen. Det ytre lag av seilduk og sist en seildukssåle, som er til å fornye etterhvert som den slites opp. Da vi ikke har flere finnesko igjen må man noe ha å putte føttene i.*

Vitenskapelige aktiviteter

Om man legger til grunn at Fram-ekspedisjonen skulle være en rent vitenskapelig ekspedisjon er det flere pussige ting som møter en. Jeg har allerede nevnt mangelen på vitenskapelig kvalifisert personell.

Dette faktum blir ytterligere forsterket da Nansen forlater *Fram* og det bare er en nyutdannet marineoffiser og en nyutdannet og narkoman lege med høyere utdanning igjen om bord.

Nansen takker en rekke professorer fra inn og utland for å ha skaffet en lang rekke instrumenter, men ingen av dem hadde vært testet ved lave temperaturer. Bortsett fra at Scott Hansen hadde et kort opphold hos professor Neumayer i Hamburg like før avreise, er det ingen tegn til at noen var gitt opplæring i bruk av dem før avreise. Det er heller ingen tegn til noen form for opplæring i de to månedene skipet seilte fra Vardø til de ble fast i isen utenfor De nysibirske øyene. I denne tiden er det tvert imot jakt på (8) isbjørn, hvalross og rein som synes å ha første prioritet, særlig for Nansen og Sverdrup! Blessing I, 20.8.93: *Jaktlysten behersker*

vitenskapen; det sees på enhver utflykt til land (på Jamal hvor Nansen unnlot å samle skjell, stener, insekter o.l. bare skyte og skyte). Dette er for øvrig bekreftet ved at det ikke inngår terrestrisk botanikk eller geologi, bortsett fra professor Kiær's beskrivelsen av noen få fossiler fra en ukjent lokalitet nær Khabarovsk, i de publiserte resultatene fra ekspedisjonen (Nansen 1904).

Det er også påfallende at når de mange registreringene kommer i gang, ser det ut til at Nansen for det meste bare er engasjert i vannanalyser og planktonundersøkelser, mens de øvrige registreringene går mer eller mindre på omgang. Og det er ikke småtterier som skal registreres, tidvis med en omgivelsestemperatur ned mot

-50 grader. Nordahl II, 23.11.94 skrev at han og Scott Hansen avleste barometeret, termometeret, barograf, vindens hastighet og retning, hygrometer, termograf, is-termometre, vanntemperatur, snemengde, posisjon, asimut-magnetiske observasjoner, magnetiske svingninger osv.

Det uten sammenligning viktigste funnet under Fram-ekspedisjonen var likevel uten tvil påvisningen av dypet i Polhavet. Dette kom som en stor overraskelse og de hadde; Sverdrup II, 25.4.95: *bare med 200 meter metall line* (til bruk for vannhenting) og *800 favner torskegarmsilke* (til dyplodding). Igjen blir Nansen reddet av et meget nevenyttig mannskap. Først knytter de sammen det de har av tauverk og den 4. oktober 1893 finner de bunn på



Nansen hadde bare tatt med 200 meter stålline til bruk for vannhenteren og 800 favner torskegarms-silkeline for dyplodding. Mannskapet greide med store anstrengelser å produsere lange liner; til dels ved oppspalting og sammenlodding av kordelene i en stålwire, og til dels ved bruk av deler av riggen. Ved hjelp av disse oppnådde de å finne bunn i Polhavet på 3500 meters dyp! Da måtte alle mann delta for å trekke opp den tunge linen. Påvisningen av det store dypet i Polhavet var uten tvil den største oppdagelsen på Fram-ekspedisjonen. (Kilde: Frammuseet).

800 favner (1450 meter). Den 21.12.93 lodder de igjen med alt de har av line, men finner ikke bunn på 1050 favner og hele mannskapet må tørne til for å trekke opp linen i -30 graders kulde. Den 1.4.94 lodder de igjen. Nu har de skjøtet inn en 600 meters ståltråd, men finner ikke bunn på 3400 meter og ståltråden går tapt. Den 17.4.94. begynner de å vinde opp en stålwire i enkelt kordeler og lodder sammen to og to til en 1600 meter loddline. Etter en ukes arbeid er linen ferdig og blir med tillegg av annen line benyttet til å ta vannprøver og måle vanntemperaturer ned til 2400 meter. Den 28.4.94 har de skjøtet sammen enda mer line og har ute så mye som 4000 meter, men kjenner ikke bunn og når linen med store anstrengelser trekkes opp er bunnloddet borte. De får så Amundsen til å konstruere en bunnhenter og den 22.10.94 finner de leirbunn på 3500 meters dyp, men mister 425 meter stålline og 300 meter hampeline. De var da på 82° 0' N; 114° 9' Ø. Fra november 1894 til Nansen og Johansen drar i mars, er det stort sett deres utrustning det dreier seg om, men 20. desember har de 3200 meter line ute uten å finne bunn, og de mister loddet og 200 meter line. Like før nyttår forgriper de seg på deler av riggen og får laget 800 meter line av den og 23. januar 1895 finner de bunn på 3600 meter.

Nansen I, s. 374–75, sier om dette: *Uheldigvis var vi ikke forberedt på slike dybder, og hadde ikke noe dyploddningsapparat med oss. Vi måtte derfor hjelpe oss som best vi kunne. Der var ingen annen råd enn å ofre en av Frams stålkabler for å lage loddlinje av den. På isen var det ikke vanskelig å finne rom nok til en reperbane, og om temperaturer på -30 til -40 grader ikke er de hyggeligste til å stel-*



Førstemaskinist Amundsen med vannhenteren som han presterte å lage av materialer om bord, etter en skisse Juell produserte etter hukommelsen, da den originale vannhenteren gikk tapt. Men, dette skjedde etter at Nansen hadde forlatt Fram og da var det ingen igjen om bord med erfaring som kunne fastslå om vannhenteren fungerte tilfredsstillende. (Kilde: Frammuseet).

le med så fine greier som ståltråd, så gikk arbeidet like fullt godt for seg. Kabelen ble slått opp i sine enkelte strenger, og en ny smekker loddline ble forarbeidet ved å tvinne sammen et par slike. På det vis fikk vi en line av mellom 4000 og 5000 meters lengde, og kunne nu endelig nå bunnen. Enkelt og greit!

Inntil han ble uttatt til nordpolturen og avløst av Nordahl var det Johansen som hadde vært assistent for Nansen. Da Nansen reiste den 14.3.95. er det den narkomane legen, Blessing, som blir opphøyet til oseanograf, og får ansvaret for temperaturmålinger i havet på forskjellig dybde, samt aerometer til å bestemme saltgehalten i samme. Det er ingen ubetinget suksess. Blessing II, 18.3.95: *Fikk i dag efter en del strev fatt i vendetermo-*

metrene. De sto efter siste lodding henslengt i en kasse på dekket. Karakteristisk for Dr. Nansens grenseløse uordentlighet. (Det er -37 grader på dekk). Blessing II, 5.4.95: *De to foregående dagene har jeg omhyggelig forberedt meg til å ta vannprøver.... Under opphalingen sprang linen kloss under meterhjulet og vannhenteren gikk til bunns.* Om man igjen legger til grunn at Fram-ferden i hovedsak skulle være en oseanografisk ekspedisjon og at den på de fleste områder var luksuriøst utrustet, er det oppsiktsvekkende at de på det tidspunktet bare hadde én vannhenter. Nansen hadde medbragt to vannhenter, men ingen var testet ved lav temperatur før avreisen, og det viste seg at den ene ikke fungerte (Nansen 1904, Vol. 3). Vitenskapelig sett var derfor tapet av denne midtveis i ekspedisjonen ikke mindre enn dramatisk. Maskinist Amundsen greide utrolig nok, i tillegg til alle andre gjøremål og basert på en skisse fra Juell, i løpet av en måneds tid å lage en funksjonell kopi. Denne fungerte imidlertid bare frem til november, og da gjensto omtrent en tredjedel av driften over Polhavet.

Det er også tankevekkende at, igjen gitt at dette er en oseanografisk ekspedisjon som har til oppgave å studere havstrømmer, det ikke er før 10. mai 1894 at Amundsen får i oppdrag å lage en strømmåler etter tegning fra Nansen. Denne er ferdig i løpet av en måneds tid. Blessing II, 8.6.94: *Dr. Nansen holdt også i går på med sin strømviser, der dog ikke oppførte seg ganske til hans tilfredshet.* Etter dette blir strømmåleren aldri nevnt, og under hele ekspedisjonen er de henvist til å estimere driftens retning og fart basert på stillingen til linen til en planktonhov i et hull i isen.

Sverdrup II, 7.3.95: I det han omtaler Nansens mange forsøk på å konstruere en kjelke: *Ja er det så mye humbug i hans vitenskap som i alt det øvrige er den sannelig ikke mye verd.*

Ledelse

Vi har gjennom hundrede år lært at Nansen var den perfekte leder. Det er neppe helt sant, for dagbøkene fra Fram-ferden gir et nokså unisont bilde av det motsatte. Selv de mest lojale, som Sverdrup og Johansen var tidvis meget kritiske. Her er noen få av utallige eksempler: Blessing I, 6.12.93: *Nansen endte sin bemerkning med det sedvanlige hånsmil og den utekkelige blåsing av andres nøkterne resonnementer.* Blessing I, 17.3.94: *Han blander seg opp i alt hva der snakkes om og vil være den beste i alt, vil vite allting bedre enn noen annen av oss og søker å hevde og befeste sin egen på ethvert felt innbilt overlegenhet, ved å gjøre narr av og håne andres meninger; så snart de strider mot hans egne.* Scott Hansen II, 9.11.94: *Nansen prater og holder foredrag hele dagen, han er forferdelig trettende da han snakker uavlatelig og vil ha ordet bestandig, legger seg opp i alt og skal vise at han forstår allting best.* Johansen II, 18.2.95: *Også kan Nansen være ikke lite ubehagelig mot en stakkar som kanskje kan ha noe å innvende mot et eller annet. I det hele tatt, han er ikke den karen jeg hadde trodd.* Sverdrup II, 2.3.95: *Saken er den han går ut for meget i detaljene prater en hel del om enhver ting som skal gjøres og kommer ikke til noe resultat. Gir ingen grei ordre og kommer således ikke av flekken og får heller ikke begynt med sitt eget arbeide.* Sverdrup II,

5.3.95: *Jeg tror ikke Johansen har videre tro på sledeturen nordover. Nu i alle fall har han aldeles mistet troen til Nansen later det til. Sverdrup II, 7.3.95: Han er ikke mer enn en jentunge. Scott Hansen II, 7.3.95: Der ser man tydelig eksempel på at Nansen ikke er noe videre i felten. Han vever og somler mest og gjør ikke stort selv, men griner og gnager på andre En stakkar i kulden er han også.*

Så reiser Nansen og Johansen: Sverdrup II, 23.3.95: *Det er merkverdig hvorledes stemningen har forandret seg siden Nansen reiste. Alle er fornøyde og i godt humør og arbeidet går som en dans. Alt det skrytet hans har satt utrolig mye ondt blod blant dem. Jeg tror han var hatet av dem alle. Verst var hans overlegenhet som han alltid brukte mot sine underordnede og så ubehagelig som han alltid var mot alle.*

Herefter forsvinner alle henvisninger til dårlig lederskap og det synes som om alle respekterer og ser opp til Sverdrup.

Forberedelser til nordpolturen

Nansen hadde medtatt hunder, opprinne-
lig i den hensikt å ha trekkdyr til hjelp til å nå fastland om *Fram* skulle gå tapt. 34 samojedhunder ble skaffet til veie av en russisk kontakt og bragt om bord i Khabarovsk. Hundene ble kjøpt usett og var av heller lav kvalitet og nesten ville, ingen om bord hadde erfaring fra hundekjøring, og det var gjort få, hvis noen, forberedelser til omfattende hundekjøring.

I følge Jølle (2011), s. 185, begynte Nansen å tenke på å gå til Nordpolen 10. januar 1895, men allerede på ett-årsdagen for at de gikk fast i isen ble det snakket om en ekspedisjon til Nordpolen: Johansen II,

22.9.94: *Det er da en løst omsnakket ting, at 2 mann av oss da skulle forlate skuta med alle bikkjene og dra av sted til polen, ikke vende tilbake til skipet igjen, for det ville naturligvis ikke finnes igjen, men reise til Spitsbergen. Kapteinen spurte meg i eftermiddag om jeg ville være med på en sådan tur, hvortil jeg naturligvis erklærte meg villig. Scott Hansen II, 21.10.94: Det ser nu meget sannsynlig ut at Nansen og Johansen kommer til å forlate oss til Våren. Sverdrup 18.11.94: Nu er det endelig bestemt at Nansen og Johansen i de første dagene av februar forlater Fram med alle hundene for å gjøre et angrep på polen. Johansen II, 19.11.94: Dagen i dag er en stor merkedag i mitt livs historie. Nansen spurte meg i dag formiddag om jeg var villig til sammen med ham å gå med på en ekspedisjon til Nordpolen. Og dermed ”bryter helvete løs”. Ingenting av utstyret for Nordpolturen var medtatt og alt måtte lages av det de hadde av materialer om bord. Blessing II, 2.2.95: *Du store Gud for et horehus her er om bord nu! Om ca 3 uker skal Dr. Nansen og Johansen starte sin ferd og alt står naturligvis på ende i den anledning.**

Det skal først og fremst utvikles hundesleder, kajaker, ski, telt, soveposer og klær, og all proviant og utstyr skal pakkes på sledene, og hele tiden roter Nansen det hele til med stadige endringer og upraktiske løsninger. Sverdrup II, 4.2.95: *Nansen vet aldeles ikke hvorledes han vil ha kjelkene. Det er saken og så mange prøver som han har gjort. Blessing II, 4.2.95: Det er visst ingen her om bord som noensinne har sett slik dividering og upraktisk søleri med tid – som det Dr. N. nu om dagen viser. Det går nemlig så. I det ene øyeblikket bestemmer han*

seg for en ting og hans snekker Mogstad går i gang, men når han vel har begynt gis det ordre til å stoppe, fordi en annen fremgangsmåte skal anvendes. Likeledes med ski og kjelkemeier. Når bare Nansen ville overlate alt det praktiske til Sverdrup og Mogstad, så ville det gå både godt og fort, men han skal legge seg opp i allting og være med å gjøre allting selv. Nei! Teoretisk er han god nok, men praktisk! Gud bevare meg vel!

Men det er ikke bare ski og kjelker som mangler. Johansen II, 7.2.95: *Juell ble i dag ferdig med hundeselene* (til 28 hunder!). *Det er et pent stykke arbeid.* Amundsen II, 7.2.95: *Begynte på et telleapparat til ekspedisjonen, som skal festes til kjelken for å se distansen som tilbakelegges om dagen. Det blir som sagt knapp tid til å få det ferdig på, men det får forsøkes.* Johansen 16.2.95: *Soveposer er ikke i orden, skiene enda mindre.* Sverdrup II, 21.2.95: *Jeg syr (112!) hundesko.* Sverdrup II, 19.2.95.: *Jeg og Juell ble ferdige med soveposen og ulveskinns-laddene. Mogstad ferdig med kjelkene. Nu har vi igjen holdt på med bøying og fastsurring av varemeier. Johansen arbeidet skibindinger.* Johansen II, 19.2.95: *Travlere og travlere, mer og mere ståk. Jeg har skiene under arbeid i dag med tilskjæring av stropper og påsetting av næver. Nansen har stått og somlet med noen bensler på en kjelke i hele dag og latt munnen løpe i det uendelige som han pleier.* Nordahl II, 22.2.95: *Da distansemåleren skulle settes på sitt hjul fantes den å være ubrukelig. Her ligger en manns over 14 dagers uavlatelig arbeide, for ikke å tale om spilt materiale, som her oppe ikke kan skaffes fra stedets kjøpmann. Den engelske vindmåleren*

skal nu omgjøres til dette bruk (fire dager før avreise).

Tirsdag 26. februar, starter de så, i 40 graders kulde, under betydelig festivitas med fire sleder med 280 kg last på hver. Amundsen II, 26.2.95: *... men nettopp kommet et par kabellengder fra skipet knakk den ene kjelken og så bar det om bord igjen for å få utbedret denne og fordele lasten på flere kjelker og 28 hunder.*

Den 28. februar drar så Nansen og Johansen i vei på nytt efter at 150 kg proviant er fjernet, sledene forandret på nytt og vekten fordelt på seks sleder. Efter kort tid måtte igjen 150 kg pemmikan dumpes, og da Sverdrup, Scott Hansen, Blessing, Henriksen og Mogstad, som hadde fulgt dem et stykke på vei, vender tilbake Amundsen II, 1.3.95: *... de efterretninger de medbringer er ikke videre lyse; for hundene hadde vanskelig med å dra lassene uten hjelp ved de minste isholker og skrugarder var det i massevis.* Og ganske riktig: Blessing II, 4.3.95: *Dr. Nansen og Johansen er nu kommet om bord igjen. Det gikk ikke.* Sverdrup II, 7.3.95: *.... De har vært ute i 3 dager og kommer tilbake som havarister. Og igjen skal sledene rekonstrueres og lasten surres om.* Sverdrup II, 7.3.95: *Det ser nesten ut som han legger an på å gjøre oss så fri for materialer som mulig ...* Blessing II, 7.3.95: *Det skal nu forsøkes med 3 kjelker med 220 kg på hver og 9 hunder for to av sledene og 10 for en.* Sverdrup II, 8.3.95: *Hele kjelken består snart av bare surring. Det er aldeles meningsløst med all den surringen.* Den 9.–12.3.95, må Sverdrup sy om soveposene og finnskoene og Mogstad reparerer meterhjulet. Sverdrup II, 13.3.95: *Nansen og Johansen har nu fått alt stuet på kjelkene, ja bare på den*

ene, da de andre to er det ikke begynt på. Nansen vaser frem og tilbake med all ting, er stadig i uvitenhet om hva som skal være med og ikke, ligner meget på en skolegutt som skal ut på sin første tur.

Nordpolturen

Den 14. mars er det på nytt avreise. Temperaturen er -30 grader, de er på 84° 4' N og det er 500 km til Nordpolen. Kjelkenes antall er nu tre, to med et spann av syv hunder og ett spann med ti. Hver kjelke veier 36 kg og har en last på 235 kg. Men dagen før gjør Blessing seg følgende tanker: Blessing II, 13.3.95: *De kommer nok igjen. Fillegreiene ryker vel eller "Ho sjæl" blir sjuk. Fillegreier ja! Det skal vår Herre vite! Slike sleder skulle vel ingen hverken ha sett eller fantasert om! Nu er det "surret" så lenge og vel, at det visst ikke et eneste sted er fritt for snøre, merling, sjømannsgarn eller kabelgarn. Men borte ble de, og mot alle spådommer fungerte de modifiserte sledene helt tilfredsstillende.*

Om bord var det mye å ta fatt på: Først gikk de i gang med å rydde opp i rotet og reorganiserte belegget i lugarene. Dessuten, Nansen hadde forbrukt det meste av tilgjengelige trematerialer, alt av kajaker og sleder og, bortsett fra en drektig tisse, alle hundene til nordpolsferden (Nordahl, 1898, s. 104). Mannskapet på *Fram* var således helt uten evakueringsberedskap i tilfelle forlis. Utover våren organiserte Sverdrup derfor en altomfattende produksjon av kajaker og sleder, en virksomhet som, på grunn av materialmangelen om bord medførte at petroleumsbåten måtte kannibaliseres til sledemeier. Det ble også produsert proviantdepoter i tilfelle

en evakuering. Dette gav arbeid til alle og medførte at stemningen virkelig var høy om bord. Med mørketiden kom lediggang og tungsinn og en rekke tilfeller av tyrefekting. Dette er fremtredende i alle dagbøkene og levende beskrevet av Nordahl (1898).

Det var ikke bare Sverdrup som hadde store betenkeligheter ved starten på nordpolturen: Johansen V. 6.3.95 (under det andre forsøket på å komme av gårde): *"Den store expeditonen" var kommet omtr. en å 500 metr: væk fra skuta, og kanonsaluten var så vidt hendøet, da en av kjælkerne røk kapitalt i stykker over en ganske liden skrugar. Det var jo et glimrende resultat af års erfaringer og udspekuleringer og efter så mange høitragende udtalelser om så og så mange miles dagsreise Det var ikke noget godt vidnesbyrd om Nansens store dygtighed i at ruste ud og stille til.*

Johansen V. 6.3.95: *Da leirslagningstiden kom, begyndte Nansen på sin sædvanlige bagvendte måde at gjøre nogle store forberedelser til en så simpel ting som at spænde ut hundekoblerne og sætte fast hundene.* Om dette oppstår det en krangel mellom Nansen og Johansen og det ender med følgende betraktninger i dagboken til Johansen: *Dr. Nansen er en mand, der har tabt sig uendelig meget i alles øine om bord. Jeg har længe holdt på ham, men nu er det også forbi.*

Men, 14. mars starter de altså omsider for siste gang, og fra da av noterer hverken Johansen eller Nansen noe om uoverenstemmelser, og det er grunn til å tro at Johansen har resignert. Men, 16.4.95 noterer Johansen V.: *Kameratene om bord spaaede mig en uhyggelig tur sammen med ham, som der ikke er spor*



En vanlig dag på jobben for Nansen og Johansen under tilbaketuren mot Frans Josef Land i 1895. Rekonstruksjon på Kapp Flora. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

af kameratslighed i. Det er sandt. Han er for selvisk til at kunne være kamerat med nogen, og ens tålmodighed blir sat på en hård prøve. Det er stille i teltet, ingen moro ikke noget spøg.

Og noen spøk ble det definitivt ikke! I 24 døgn sliter de seg frem, men den 8. april innser de at de må snu hvis de skal ha noen mulighet til å returnere til sivilisasjonen. De var da på 86° 14' N, og det er fortsatt 420 km til Nordpolen. Det er litt lenger enn avstanden mellom Oslo og Trondheim i luftlinje, og de er bare 35 km lenger nord enn *Fram* nådde (85° 58' N) den 15. november. Det er som avstanden mellom Oslo og Drammen i luftlinje. De setter kursen mot Frans Josef Land og starter på en tur som, etter min mening, overgår alt i polarhistorien!

I dagbøkene har denne turen en nesten identisk beskrivelse både av Nansen og Johansen og det er ingen antydninger til uoverensstemmelser til tross for umenneskelige anstrengelser og lidelser.

Nansen var, som vanlig på den tiden, konsekvent på etternavn med deltagerne, selv med Sverdrup som han hadde gått sammen med over Grønland. Alle deltagerne brukte også den høflige tiltaleformen "De", i stedet for "du", gjerne med tittelen Dr. foran navnet, overfor Nansen. Episk i denne sammenheng er Johansen da han ligger under en isbjørn og Nansen fomler med å få frem geværet: Johansen V, 5.8.95: *Ja nu må De skynde Dem, ellers blir det for sent.* Men, Johansen V, 8.1.96: *Nytårsaften foreslog Nansen at vi skulde begynde at si' du til hverandre, hvilket*

var *glædeligt*. Nansen nevner ikke denne begivenheten, og så lenge turen varer bruker de fortsatt bare efternavn.

Men, Johansen V, 1.7.96: *I den tid vi har vært sammen i vor vinterhytte og på reisen fra denne, har han været annerledes, end han var om bord i skipet, han har været mere som et andet menneske omgjengelig og ikke hoven, ikke egoistisk, vi har været likemænd. Han er nu forandret igjen, nu da han har sit på det tørre, nu da han ser, at Engelskmændene ikke vil være istand til at udrette noget, - nu er han igjen blit den store mand, der fremsætter sine paastande med den ham særegne sikkerhed, der udelukker alt andet, denne selvsikkerhed, der ledsages af dette overbærende smil, som vi alle om bord i Fram kjendte så godt.*

Avslutning

Vi har hørt i hundre år at Nansen var vitenskapsmann og at Fram-ferden var et rent vitenskapelig foretagende. Roald Amundsen, derimot har, i alle fall siden Kåre Holt publiserte boken *Kappløpet* i 1974 og Bomann-Larsen (1995) og Kvam (1997) fortsatte fabuleringene, vært fremstilt som en troféjeger som brukte vitenskapen som skalkeskjul for å finansiere sine erobringstokter for egen vinning og berømmelse.

La oss se på Roald Amundsen først. Han hadde studenteksamen og som 22 åring dro han som selfanger på Ishavet. Derefter overvintret han i Antarktis etter å ha seilt i utenriksfart som styrmann, og så tok han skippereksamen. Han kjøpte så jakten *Gjøa* hvormed han foretok en lengre selfangstekspedisjon i Barentshavet og et påfølgende oseanografisk

tokt i Grønlandshavet. Gjør dette ham til vitenskapsmann? Nei, men det gjør ham meget kvalifisert til å lede en skipsbasert arktisk ekspedisjon. Og, fordi han visste at han ikke hadde kvalifikasjoner for den vitenskapelige oppgaven han hadde satt seg fore, å bestemme den magnetiske Nordpolens beliggenhet, gikk han i lære før avreise. Først hos professor Axel Steen i Norge, i lengre tid hos verdensmesteren på jordmagnetiske målinger, professor Neumayer i Hamburg og gjentatte ganger hos professor Schmidt i Potsdam. Var gjennomseglingen av Nordvestpassasjen likevel hovedmålet med ekspedisjonen? Kan godt hende det, men det kan ikke annullere det faktum at han gjennomførte et vitenskapelig prosjekt under ekstreme forhold som høstet beundring i vitenskapelige kretser (se Blix 2012, Blix 2016, Egeland og Deehr 2011), ja selv hos Nansen, som ikke hadde det med å skryte av andre.

Hva så med Nansen? Var han vitenskapsmann da han dro ut med *Fram*? Han hadde studenteksamen og som zoologistudent hadde han en studietur til Vesterisen i 1882 bak seg, men det var først i 1924 at han utgav en populærvitenskapelig bok om ferden (Nansen 1924). Og i perioden 1882 til han tok doktorgraden på et anatomisk studium av slimålens sentralnervesystem i 1888 arbeidet han som konservator ved Bergens Museum. Så gikk han på ski over Grønland i 1888–89 og umiddelbart derefter begynte han å planlegge Fram-ferden. Det er klart at Nansen på det daværende stadium tydelig hadde demonstrert akademiske kvaliteter (innen zoologien). Det er også høyst sannsynlig at han under sin tid ved Bergens Museum hadde vært i kontakt med stedets

oseanografer, men å hevde at han hadde noen utdannelse i oseanografi er å strekke det meget langt (e.g. Werenskiold 1936).

Det er min påstand at hovedformålet med ferden var å erobre Nordpolen. Det følger også av det faktum at Nansen ikke sparte noen anstrengelse (eller økonomiske omkostninger) når det gjaldt utformingen og kvaliteten på skipet og på proviantutrustningen, mens de vitenskapelige forberedelsene, som vi har sett, var heller mangelfulle. Det faktum at han som ekspedisjonens leder forlot *Fram*, med en besetning uten vitenskapelig erfaring, på en vanvittig ekspedisjon uten annet mål enn å nå Polpunktet, styrker også antagelsen om at Nordpolen hele tiden hadde vært hovedmålet. I tillegg bidro nok en betydelig frustrasjon over den meget svake fremdriften det første halvannet året også til beslutningen om å forlate *Fram*. Det gjorde nok også en uvanlig intens hjemlengsel, men det er en form for dyneløfting jeg ikke skal bidra til. Men, uavhengig av hva det vitenskapelige utbyttet måtte være, *Fram*-ferden kom til rett tid og var kan hende den viktigste enkeltfaktoren i nasjonsbyggingen frem mot norsk uavhengighet i 1905.

Kilder

- Blix, A.S. 2012. Roald Amundsen: Forsker eller grobian? Årbok 2011: 268–299. Det Norske Videnskaps-Akademi. Oslo.
- Blix, A.S. 2016. On Roald Amundsen's scientific achievements. *Polar Research* 35: 31319: 1–6.

- Blix, A.S. 2021. Biografi over Professor Theodor Frølich. Årbok 2020. Det Kongelige Norske Videnskabers Selskab. Trondheim.
- Bomann-Larsen, T. 1995. Roald Amundsen. Cappelen. Oslo.
- Egeland, A. og Deeher, C.S. 2011. Roald Amundsen's contributions to our knowledge of the magnetic fields of the Earth and the Sun. *Hist. Geo. Space Sci.* 2: 99–112.
- Holt, K. 1974. Kappløpet. Oslo: Gyldendal.
- Johansen, H. 1898. Selv-anden paa 86° 14'. Aschehoug Forlag. Kristiania.
- Jølle, D.H. 2011. Nansen – Bind 1: Oppdageren. Gyldendal. Oslo.
- Kløver, G.O. (ed.) 2020a. Mannskapets dagbøker. Første *Fram*-ferd: I. 1893–94. - Omveltning; II. 1894–95. Nordover; III. 1895–96 Hjemlengsel. Frammuseet. Oslo.
- Kløver, G.O. (ed.) 2020b. Fridtjof Nansens dagbøker. Første *Fram*-ferd: IV. 1893–94. – Isødet; V. 1895–96. – Blodslit. Frammuseet. Oslo.
- Kvam, R. 1997. Den tredje mann. Gyldendal. Oslo.
- Mohn, H. 1885. Meddelelse om Fund af Levninger fra Janette-Expeditionen. Forhandling. Videnskabs-Selskabet i Christiania 1884: 14–15.
- Nansen, F. 1897. *Fram* over Polhavet 1–2. Aschehoug Forlag. Kristiania.
- Nansen, F. (Ed.) 1904. The Norwegian North Polar Expedition 1893–1896. Scientific Results. Vol. 1–6. Jakob Dybwad. Christiania.
- Nansen, F. 1924. *Blant Sel og Bjørn*. Dybwads Forlag. Kristiania.
- Nordahl, B. 1898. *Framgutterne*. Edv. Magnussens forlag. Kristiania.
- Norum, K.R. 2015. *Polarlegen*. Gyldendal. Oslo.
- Werenskiold, W. 1936. Henrik Mohn og oseanografien. *Norsk Geografisk Tidsskrift* 6: 293–302.

Hvalfangststasjonen på Bjørnøya

Av Fridtjof Mehlum

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

I desember 1903 vedtok Stortinget at hvalen skulle totalfredes utenfor Nordland, Troms og Finnmark. Hvalbestandene minket langs Finnmarkskysten, og fiskerne påsto at det var mangel på hval som førte til mindre innsig av lodde og torsk til kystområdene der de fisket.

Fangstforbudet førte til at de selskapene som drev hvalfangststasjoner i Nord-Norge måtte se seg om etter andre fangstområder.

Den siste sesongen (1904) var det nesten ingen fangst langs Finnmarkskysten, men flere selskaper fanget bra med hval ved Bjørnøya og slepte fangsten den lange veien til stasjonene i Troms og Finnmark. Det var fortsatt mye hval ved Bjørnøya og Spitsbergen, og fangst med flytende kokerier startet ved Spitsbergen i 1903. Flensing og koking ble gjort ombord i kokeriene i smult farvann i fjordene på vestsiden av Spitsbergen, inkl. Grønfjorden, Recherche fjorden og Hornsund. Flere selskaper deltok i denne fangsten med flytende kokerier. Ett selskap, A/S Spitsbergen, etablerte også en landstasjon i Grønfjorden i 1905. Selskapet var en videreføring av Hvalfangstselskabet Fin-

marken, som hadde landstasjon i Sørvær på Sørøya. Fabrikkutstyret derfra ble flyttet opp til stasjonen i Grønfjorden. I 1909 ble stasjonen solgt til selskapet Nimrod.

I tillegg til stasjonen i Grønfjorden ble det også anlagt en landstasjon på Bjørnøya i 1905. Stasjonen der og fangsten knyttet til denne er kanskje mindre kjent enn den øvrige hvalfangsten på Svalbard.

Morten Ingebrigtsen

Det var Morten Andreas Ingebrigtsen som startet stasjonen på Bjørnøya. Det viste seg at det skulle bli et kortvarig eventyr. Ingebrigtsen var født i Malangen i Troms i 1848 og hadde tidligere livnært seg som fisker og fangstmann. Allerede som ungdom hadde han vært med på fangst av nebbhval (bottlenose) og hvithval (kvitfisk) på Ishavet. Fra 1877 benyttet han sin egen skute, jakten *Hvidfisken*. Han holdt på med dette til han begynte med fangst på større hval i 1892, da han kjøpte hvalbåten *Skytten* (Johnsen 1959).

I 1904 hadde Ingebrigtsen allerede hatt sin hvalfangststasjon i Trollfjorden på Rolvsøy nord for Hammerfest i flere år. Han hadde funnet gode fangstfelter i nærheten av Bjørnøya og tauet fangsten tilbake med slepebåter til landstasjonen i Trollfjorden.

Ved å anlegge en stasjon på Bjørnøya ville Ingebrigtsen kunne fortsette å fange hval på de samme feltene som

tidligere. Men nå lå feltene mye nærmere landstasjonen. Derved kunne han bruke mye mer tid i fangstfeltet og unngå den lange seilasen til og fra fastlandet for proviantering og kullforsyning. Et annet viktig moment var at han unngikk verdiforringelse av fangsten i forbindelse med den langvarige slepingen av hval til landstasjonen i Trollfjorden.

Stasjonen på Bjørnøya

Aftenposten 29. april 1905 kunne fortelle flere detaljer om Ingebrigtsens prosjekt på Bjørnøya. Han hadde allerede tidligere på våren tatt ut tomter der oppe for sine anlegg i Kvalrossbukta på sørøstsiden av øya. Noen arbeidere hadde blitt igjen på øya for å starte oppføringen av flere hus (Norges Sjøfartstidende 20. mai 1905). Etter planen skulle overflyttingen av stasjonen kunne gå så raskt at han allerede de siste dager i juni eller første dager i juli kunne påbegynne fangsten etter hval.

Aftenposten skrev videre at organisasjonen av bedriften på Bjørnøya vil kunne få mange vanskeligheter å kjempe med. Men til å overvinne disse og lede det hele i rett spor var nettopp Ingebrigtsen med sin kjempeenergi mannen. Videre ble det nevnt at havneforholdene på Bjørnøya ikke var de beste, men Ingebrigtsen hadde valgt en havn hvor hans skip kunne ligge trygt i all slags vær. Det var ikke mulig å anlegge en stabil kai på grunn av isforholdene, men Ingebrigtsen hadde en idé om å lage en provisorisk kai på trebukker. Denne skulle kunne tas inn om høsten når fangsten ble avsluttet. Lasting og lossing ville være vanskelig i dårlig vær, men når været var brukbart skulle dette gjøres med spesialbygde prammer.



Kart over Bjørnøya med stedsnavn nevnt i teksten.

Ingebrigtsen mente at eksporten av fangstproduktene ikke ville møte noen vanskelighet idet disse kunne bringes til verdensmarkedet med kullbåtene som sørget for kullforsyningen til Bjørnøya. Dessuten beholdt Ingebrigtsen sin eiendom i Trollfjorden, hvor han kunne ha sitt opplagssted hvis det ble behov for dette.

Fabrikken som ble overført til Bjørnøya inneholdt ikke utstyr til å produsere guano (gjødsel) av hvalskrottene som var igjen etter at spekket ble skåret av og kokt til olje. Ved anlegget i Trollfjorden hadde Ingebrigtsen tidligere levert skrottene til en guanofabrikk i Finnmark. Aftenposten antok at når Ingebrigtsen hadde fått etablert stasjonen, så ville han trolig anlegge sin egen guanofabrikk der.

I månedsskiftet april – mai 1905 dro Ingebrigtsen nordover fra Tromsø til Trollfjorden med *Skytten* og den avriggete barken *Maisdon* for å gå i gang med demontering av fabrikken og overflytning til Bjørnøya. Etter at stasjonen var demontert gikk turen til Bjørnøya der de ankom den 17. mai. Ingebrigtsen hadde med seg 41

arbeidere nordover (Tromsø Stiftstidende 1. juni 1905).

Etter ankomsten til Bjørnøya ble de overrasket av drivisen som kom inn mot land, og måtte rømme med skipene fra Kvalrossbukta og legge seg inn i en bukt som var mindre utsatt for is (sannsynligvis Sørhamna). Tromsøposten 14. juni 1905 skrev at de fortsatt lå innesperret der. De lå innefrosset i 3 ½ uke (Kysten 2. sept. 1905), men etter hvert fikk de bygget opp stasjonen. Den besto av tre bygninger, forlegning med bakeri, fabrikkbygning med snekkerverksted og smie (Hoel m.fl. 1918).

Morgenbladet 12. sept. 1905 skrev at Ingebrigtsen startet fangsten den 4. juli og avsluttet den 23. august med en totalfangst på 46 hval, som ga 1255 fat med hvalolje. I tillegg til olje, utgjorde fangsten også hvalbarder som ble samlet

i sekker og solgt bl.a. til moteindustrien i Europa for bruk i korsetter. De var plaget av mye dårlig vær, med sterk sørøstlig vind som satte svær sjø inn bukta og vanskeliggjorde arbeidet. I tillegg var det mye tåke som umuliggjorde fangsten. Ingebrigtsen uttalte at han i de 38 år han hadde vært på Ishavet aldri hadde arbeidet under så ugunstige værforhold som dette året. I følge Kysten 7. aug. 1905 hadde Ingebrigtsen nå bestemt seg for å bygge en stasjon på vestsiden av øya året etter. (Dette ble det for øvrig ikke noe av). Når alt kom til alt var Ingebrigtsen fornøyd med sesongen. Stasjonen var etablert, men først neste år kunne man satse for fullt på fangsten.

I løpet av sommeren fikk de også besøk av turister. Et tysk turistskip hadde vært innom øya (Dagbladet 4. sept. 1905), og Ingebrigtsen hadde uttalt at han var



Den nedlagte hvalfangststasjonen i Kvalrossbukta fotografert i 1918. Bolighuset med bakeri foran, fabrikken i midten og smia bakerst. Miseryffjellet i bakgrunnen. (Kilde: O. Holtedahl, Naturhistorisk museum, Univ. i Oslo).



Hvalfangststasjonen fotografert i 1908. Tønnene i forgrunnen skulle benyttes til å transportere hvaloljen til fastlandet. (Kilde: Peel 1911).

positiv til å få besøk av turister.

Året etter, i 1906, kom Ingebrigtsen opp til Bjørnøya med to hvalbåter: *Skytten* og *Bjørn* (den sistnevnte ble ført av Ingebrigtsens sønn Andreas). Etter at han hadde landsatt folk og proviant kom isbaksen mot land og slo hull i *Skytten* under vannlinjen. Ved å krenge båten over på siden klarte man så vidt å utbedre skaden såpass at båten kunne gå ned til Tromsø for reparasjon (Kysten 26. mai 1906).

Utpå sommeren kom lasteskipet *Kong Helge* til Bjørnøya og losset 2500 tomme fat som skulle brukes til hvalolje. Dette året ble utbyttet 60 hval – hvorav 26 blåhval og 30 finnhval og 2600 fat olje. Storm og tåke hadde hindret fangsten, og i den beste fangsttiden i juli måned fikk de ikke flere enn tre hval i løpet av tre uker (Kysten 3. sept. 1906).

Sesongen 1907 ga noe dårligere resul-

tat enn året før. Holmsen (1911) oppgir at ved Bjørnøya var forholdene så vanskelige på forsommeren at Ingebrigtsen ikke kom inn til stasjonen på grunn av is, men han begynte fangsten likevel og drev det til å flense og tilberede 16 hval i åpen sjø. Totalt ble 81 hval fanget denne sesongen, men det ga bare 1696 fat med olje. Det oppgis også at man dette året fanget en del nebbhvaler (Bodø tidende 23. juli 1907).

I 1908 gikk isen først opp ved Bjørnøya den 21. juni slik at Ingebrigtsen kunne komme inn til Bjørnøya. Han skjøt ikke de første hvalene før 30. juni. Heller ikke denne sesongen var uten dramatikk. Ingebrigtsens skonnert *Herold* forliste ved Bjørnøya. Den var under slep av en av hvalbåtene og støtte med stor kraft mot isen så den fikk en svær lekkasje. Den ble forsøkt stoppet men forgjeves. Begge hvalbåtene tok mannskapet og en



Kvalrossbukta med hvalfangststasjonen. Utsnitt av originalfoto. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

hel del proviant og annet om bord til seg, hvorefter *Herold* sank (Finnmarksposten 11. juli 1908).

Fangsten slo helt feil denne sesongen og resultatet ble bare 35 hval, 831 fat hvalolje og 61 sekker med barder (Nordkapp 29. aug. 1908). (Risting (1922) oppgir at fangsten var 44 hval). Den dårlige fangsten førte til at Ingebrigtsen bestemte seg for å stoppe sin virksomhet på Bjørnøya, og han tok derfor med seg alt løst utstyr og materiell ned til fastlandet.

Vinteren 1908–09 bodde det to mann på stasjonen som drev med fangst av isbjørn, rev og sel. To år senere, vinteren 1910–11 overvintret fire andre fangstfolk, hvorav en døde (Horn & Orvin 1928, Lønø 1994, Lønø 1998).

Besøk på stasjonen

Vi vet ikke så mye om dagliglivet ved hvalfangststasjonen på Bjørnøya, men det finnes noen få beretninger av folk som var på besøk.

Amerikaneren Bettie Fleischmann Holmes (1907) beskriver et kort besøk ved stasjonen den 21. juni 1906 i forbindelse med en "safarijakt-ekspedisjon" med barken *Laura*, som ble ført av eieren Magnus Giæver fra Tromsø. Under besøket var to hvaler nettopp kommet inn. Den ene, som var 75 fot lang, var nettopp halt opp på land og var i ferd med å bli flenset. Lukten var forferdelig, og rundt i bukta svermet det med tusener av havhester som mesket seg på avfallet fra flensningen. Ekspedisjonsdeltakerne skjøt et hundretalls alkefugler og et par havhester i den korte tiden de var ved øya. De tok også en del egg, men de fleste var ikke spiselige.

I slutten av juli 1908 kom en "safarijakt-ekspedisjon" på 12 mann, hovedsakelig tyskere, ledet av F. J. de Gisbert innom på turen tilbake til Tromsø. De hadde leid dampskipet *Lofoten* til ekspedisjonen. Det var fint vær under besøket så de tok seg en tur på land. Engelskmannen Peel har beskrevet besøket både i en

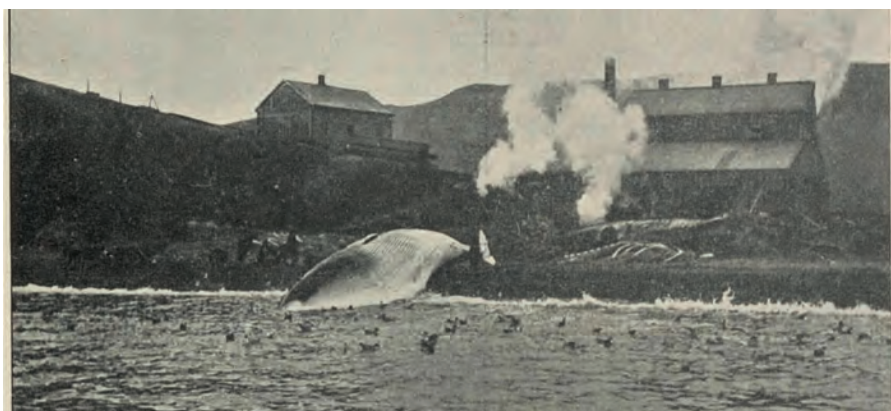
avisartikkel (Peel 1911) og i en senere bok om ekspedisjonen (Peel 1928). Han forteller at de kom med et par småbåter inn til stranden i Kvalrossbukta. Det stanket noe så forferdelig fra hvalkadavre som lå strødd langs stranden. To nylig fangete finnhvaler befant seg også på stranden. Det var omkring et dusin unge menn som jobbet på stasjonen. Lenger oppe på land lå det store mengder med barder. Ved siden av fabrikkbygningen var det plassert hundrevis av fat fulle av hvalolje. Mens de var på besøk kom en av hvalbåtene inn med flere hval på slep. Flere av disse var finnhval, men det var også en blåhval blant dem. Peel hevdet at en blåhval var verdt omkring 350 pund mens en finnhval var verdt omkring 75 pund.

Fridtjof Nansen (1920) forteller at han besøkte den nedlagte hvalfangststasjonen på Bjørnøya sommeren 1912 på vei til Spitsbergen med sin egen båt *Veslemøy*. Stasjonen sto fortsatt slik den ble forlatt av Ingebrigtsen i 1908. Inventaret i bolighuset var fortsatt på plass, liksom maskinene, spill, kjeler og annet tilbehør

i verkstedet og fabrikkbygningen.

Striden med Theodor Lerner - "Tåkefyrsten"

I 1906 kom Theodor Lerner til Bjørnøya for å sjekke opp om Ingebrigtsen hadde tatt seg til rette på eiendommen som han hadde okkupert noen år tidligere. Lerner var en tysk journalist og eventyrer som hadde besøkt Svalbard en rekke ganger. Hans aktiviteter på Svalbard er beskrevet i en selvbiografi, som først nylig har utkommet (Lerner 2005). Han startet okkupasjonen av land på Bjørnøya i 1898 med hensikt å utnytte øyas kullforekomster og å drive fangst i området omkring. Hoel (1967) beskriver hendelsesforløpet (se også Rossnes (2014)). I juni 1898 reiste Lerner nordover fra Tromsø med tråleren *Helgoland*. Under et stopp på Bjørnøya okkuperte Lerner og båtens kaptein Hugo Rüdiger et område ved Sørhamna og Kvalrossbukta. Et par uker senere kom det tyske orlogsfartøyet *Olga* og okkuperte flere områder på vegne av "Deutschen



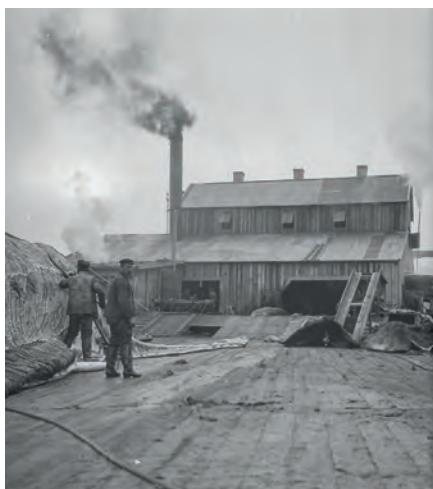
Hvalfangststasjonen på Bjørnøya med en hval som trekkes på land ved hjelp av to vinsjer drevet med damp. Mengder av havhest ligger på sjøen og spiser avfall fra hvalfangsten. (Kilde: Sørensen 1912).

Seefischeri-Verein” og satte opp små hytter ved Sørhamna, Kvalrossbukta og Kolbukta. Dette selskapet var interessert både i hvalfangst og fiske i tillegg til kullforekomstene på øya (Arlov 1996).

Lerner skaffet seg investorer og var tilbake på Bjørnøya i slutten av mai året etter, der han utvidet sin okkupasjon til å omfatte nesten halvparten av øya og begynte å bryte kull. Representanter for Deutschen Seefischeri-Verein kom også tilbake et par uker senere og etablerte seg på nordsiden av øya. Det ble nå konfrontasjoner mellom gruppene da Lerner mente at den sistnevnte gruppen tok seg til rette på hans ”privateiendom”. Lerner satte opp et hus ved Sørhamna og et annet ved Kolbukta med tanke på overvintring. Det ikke ble noe av.

Året etter, i 1900, kom det til en slags enighet mellom Deutschen Seefischeri-Verein og selskapet som støttet Lerner, og det ble sendt en felles ekspedisjon til øya. Det endte med en deling av områdene, slik at Deutschen Seefischeri-Verein beholdt rettighetene til de områdene de okkuperte nord på øya i 1898, mens dette selskapet delte rettighetene med det Lerner-støttede selskapet Knöhr & Burchard Nfl. i de områdene Lerner hadde okkupert.

Våren 1902 var Lerner i Stavanger og uttalte seg til Stavanger Amtstidende om sine planer for sommeren og året etter (Morgenbladet 18. apr. 1902). Han fortalte at han hadde kjøpt selfangst-skuta *Magdalena* (som for øvrig Roald Amundsen seilte med som jungmann på selfangst i 1894) for å drive selfangst og sportsekspedisjoner og å benytte den som transportskip til og fra Bjørnøya. Videre ville han anlegge en hvalfangststasjon



Flensing av hval på Bjørnøya. (Kilde: Gæver-samlingen, Perspektivet museum).

på øya med trankokeri og guanofabrikk. Dessuten skulle han sette i gang med kulldrift på øyas østside.

Mislighold av salgsavtalen med skutas tidligere eier førte til at Lerner måtte gi tilbake skuta og hele ekspedisjonen gikk i vasken før den kom av gårde fra Sandefjord (Norges rettstidende nr 9. 1904: 129–141).

Men når ”Fyrsten” på tåkeøya Bjørnøya får kjennskap til Ingebrigtsens etablering på Bjørnøya, blir han aktiv igjen. Tromsø stifttidende skriver den 21. juni 1906 at Theodor Lerner er kommet til Tromsø med Vesterålens båt *Express* som han har leid for regningen til avisen Berliner Local Anzeiger. Han skulle besøke kysten av Finnmark, Bjørnøya og Spitsbergen og samle stoff for avisen. Han uttalte seg om sin anneksjon av Bjørnøya: ”Ja, den har jeg på en lovlig måte annektert. Mine bygninger står der fremdeles. Jeg har stillet mine besittelser under Tysklands beskyttelse, og så snart jeg på en eller annen måte blir fortrædiget, vil

en tysk krysser avgå til Bjørnøya. Jeg vet ennå ikke om Ingebrigtsen har bygget sin stasjon på den kant hvor jeg har mitt område; men det skal jeg undersøke nærmere på ekspedisjonen. Min eiendom vil jeg forsvare til det ytterste.”

Da Lerner kom til Bjørnøya sommeren 1906 hadde han et kort møte med Ingebrigtsen uten at de fikk diskutert saken grundig. Etter sesongens slutt møttes de i Kristiania, dit Ingebrigtsen hadde flyttet. Der var advokat Thorstein Diesen utnevnt til å prøve å løse saken. De ble enige om å utforme en kontrakt. Ingebrigtsen anerkjente Lerner okkupasjon av det området han hadde avmerket og godtok å betale en avgift for hver hval som ble bragt på land i Lerner okkuperte område (dvs. til stasjonen i Kvalrossbukta). Avtalen ble tinglyst og et eksemplar ble oversendt til det tyske Gesandtskap.

Imidlertid fikk Ingebrigtsen endel opplysninger som gjorde at han tvilte på om Lerner virkelig hadde disposisjonsretten over de okkuperte delene av øya. Dette førte til at han nektet å anerkjenne avtalen og oppfylle betingelsene i den.

Tromsø Stiftstidende skriver 7. juni 1907 at Lerner dro fra Tromsø noen dager tidligere på vei til Spitsbergen for som journalist å dekke Walter Wellmans planlagte luftskipsoppstigning fra Danskøya. Han uttalte til avisen at han fortsatt hevdet hegemoniet over Bjørnøya. Vesteraalens Avis (20. sept. 1907) meldte at Lerner gjorde et kort stopp på Bjørnøya på vei til Spitsbergen sommeren 1907. Det er uklart om han møtte Ingebrigtsen. Lerner overvintret sammen med Hjalmar Johansen på Bohemanneset i Isfjorden, og etter en strabasjøs sledetur nordover til Nordvest-Spitsbergen neste vår skilte de lag

på Danskøya. Lerner ankom etter hvert til Tromsø med cruiseskipet *Thalia* i slutten av august 1908. Sannsynligvis var det ingen ytterligere kontakt mellom Ingebrigtsen og Lerner før Ingebrigtsen ga opp sin hvalfangstaktivitet på Bjørnøya.

Ingebrigtsens nye satsinger

Høsten 1908 reiste Ingebrigtsen til vestkysten av USA for å undersøke mulighetene for å starte hvalfangstvirksomhet utenfor Alaska og British Columbia. Planen var å overføre hvalbåter og utstyr fra Norge for å bygge opp en stasjon, slik at fangsten kunne starte året etter (Bergens Aftenblad 23. okt. 1908). I Seattle traff han Jafet Lindeberg, som var gullgruvementionær fra Alaska. Han var villig til å gå i kompaniskap med Ingebrigtsen og investere i virksomheten. Lindeberg skriver i brev til Roald Amundsen (31. des. 1908) at de planla å starte prøvefangst etter grønlandshval i Beringhavet med norsk mannskap og fangere. Det viste seg at det ble for kostbart og vanskelig å etablere virksomheten, så planen ble oppgitt.

I stedet vendte Ingebrigtsen blikket sørover. Han hadde hørt at det var gode muligheter for å drive fangst på spermhval ved Azorene. I 1909 stiftet han sammen med Peder Bogen selskapet A/S Viking og sendte det nyinnkjøpte flytende kokeriet *Ambra* til Azorene sammen med hvalbåtene *Skytten* og *Bjørn*. Fangsten dette året ble skuffende, og selskapet valgte derfor å legge virksomheten til farvannene utenfor Angola. Her fangstet de i tre år før Ingebrigtsen startet jakten etter nye fangstområder.

Ingebrigtsen hadde ikke gitt opp Bjørnøya. Han planla å starte utvinning av kull

og blyglans på øya. Derfor okkuperte han i 1909 et område mellom Kvalrossbukta og Miseryfjellet, og i 1915 utvidet han kravet, slik at det nå dekket hele området øst for en linje mellom Sørhamna og Nordhamna (Hoel 1967).

Nye aktører på Bjørnøya

Høsten 1915 foretok rogalendingen Kristoffer Sandve en okkupasjon av Bjørnøya (med fangstmennene Johan og Arthur Oxaas som vitner) med hensikt å drive kulldrift (Skadberg 2007). Okkupasjonen ble telegrafert inn til Utenriksdepartementet den 27. september 1915. Senere samme høst etablerte han sammen med andre interessenter fra Rogaland I/S Bjørnøen Kulkompani, som i 1918 ble omdannet til Bjørnøen A/S. Sandve vurderte det slik at Morten Ingebrigtsen var den eneste som kunne bestride annekasjonen. Han møtte derfor Ingebrigtsen i Kristiania, og I/S Bjørnøen Kulkompani overtok hvalstasjonen og alle hans rettigheter på Bjørnøya for 10 000 kroner (Horn & Orvin 1928, Hoel 1967). Dermed var Ingebrigtsens eventyr på Bjørnøya avsluttet. Bygningene ble reparert og to mann overvintret før kartleggingen av kullforekomstene og den første utvinningen av kull skjedde sommeren 1916 (Horn & Orvin 1928). I dag er det bare noen få rester igjen etter stasjonen. Disse er blitt detaljkartlagt av arkeologer (Aalders m.fl. 2008).

Litteratur

Aalders, Y., Avango, D., Gustavsson, U., Haas, H. de, Hacquebord, L., Hartnell, C., Kruse, F. & Pasqual, S. de 2008. LASHIPA 5. Archeological expedition on Spitsbergen 27 July–17 August 2008. Arctic Centre,

University of Groningen.
 Arlov, T.B. 1996. Svalbards historie 1596–1996. Aschehoug. Oslo.
 Hoel, A., Kvalheim, A. & Schive, C. 1918. Bjørnøya. Kristiania.
 Hoel, A. 1967. Svalbards historie 1596–1965, Bind 3. Oslo.
 Holmes, B.F. 1907. The Log of "Laura" in the Polar Seas. The University Press. Cambridge.
 Holmsen, G. 1911. Spitsbergens natur og historie. Norlis forlag. Kristiania.
 Horn, G. & Orvin, A. K. 1928. Geology of Bear Island. Skrifter om Svalbard og Ishavet. Nr. 15. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. Oslo.
 Johnsen, A.O. 1959. Den moderne hvalfangst historie. Bind 1. Aschehoug.
 Lerner, T. 2005. Polarfahrer. Im Banne der Arktis. Oesch Verlag. Zürich.
 Lønø, O. 1994. Norske fangstmenns overvintringer. Del 4, 1905–1910. s. 81–170. Polarboken 1997–1998. Norsk Polarklubb. Oslo.
 Lønø, O. 1998. Norske fangstmenns overvintringer. Del 5, 1910–1920. s. 74–136. Polarboken 1993–1994. Norsk Polarklubb. Oslo.
 Nansen, F. 1920. En ferd til Spitsbergen. Jacob Dybwads Forlag. Kristiania.
 Peel, C.V.A. 1911. A Visit to Bear Island. The Illustrated Sporting and Dramatic News. March 11. s. 64.
 Peel, C.V.A. 1928. The polar bear hunt. Henry Walker. London.
 Risting, S. 1922. Av hvalfangstens historie. Publ. nr. 2 fra kommandør Chr. Christensens Hvalfangstmuseum i Sandefjord. Kristiania.
 Rossnes, G. 2014. Luftwaffen-Wetterstation Taaget i Kvalrossbukta på Bjørnøya. Et kulturminne etter en tragisk og dramatisk krigshistorie. Polarboken 2013–2014: 134–148.
 Skadberg, G.A. 2007. Jacob Trappe alias Kristoffer Sandve – Brynebuen som okkuperte Bjørnøya. Ætt og heim 2007: 173–214.
 Sørensen, G. 1912. Hvalfangsten. Dens historie og Mænd. Det norske forlagskompani. Kristiania.

Å snoke langs stranden på Svalbard

Av Ian Gjertz

Ian Gjertz er biolog og har gjennom to tiår forsket på dyrelivet på Svalbard for Norsk Polar-institutt. Han arbeidet i mange år som naturvernrådgiver hos Sysselmannen og deretter med biologi i Norges forskningsråd. Han er med i av redaksjonskomiteen til Polar-boken.

Da ishavsskipper Fritz Mack i 1871 gikk i land på noen små øyer langs nordkysten av Novaja Semlja fant han at mye rart var drevet i land der. Det var en god del norsk fiskeutstyr med tydelige bumerker, islandsk pimpstein, en mengde vrakdeler og ikke minst så fant han plantemateriale fra Vestindia! Nærmere bestemt var det bønner fra *Entada gigas*, en stor lian i erteblomstfamilien. Disse lianene har de største belgene av alle erteblomster, og belgene blir opp til 1,5 meter lange. Inne i belgene ligger en mengde med store bønner. Disse flyter og kan derfor drive langt av sted for vær og vind. Siden lianene vokser i Vestindia var det naturlig å anta at de hadde drevet til nordenden av Novaja Semlja med Golfstrømmen. Derfor ble småøyene gitt navnet Golfstrømøyene.

Når man ferdes langs øde strender i Arktis kan det være lurt, slik som Fritz Mack, å ha øynene med seg for mye rart kan ha drevet i land. I mange år har jeg, i egenskap av å være biolog, trålet kystene på Svalbard på jakt etter iland-drevne hval- og selkadavre. Det hendte at jeg gjorde funn, men ofte av alt annet enn sjøpattedyr. Det viser seg også at jeg

ikke har vært alene om slike strandsøk, mange fangstfolk, forskere, turister og fastboende på Svalbard har opp gjennom årene gjort interessante funn. Jeg skal her forsøke å vise litt av hva som kan dukke opp.

Om man leter hele dagen i strandsonen hender det selvfølgelig at tankene får fritt spillerom, og man går uvilkarlig på en form for skattejakt. På 1980-tallet var det en person som oppdaget et gammelt flintlåsgevær gjemt under noen steiner i strandkanten på Edgeøya. Det førte til at jeg så etter gamle geværer, eller andre historiske skatter, langs øde strender i øygruppen (jeg fant ingen). Andre spennende skatter som jeg lette etter, var vrakgods fra forliste fartøy. Noen ganger fant jeg livbøyer med skipsnavn på, men de jeg fant hadde ofte russiske navn og sa meg lite. Mest spennende var tanken på å finne rester av den britiske tråleren *Gaul* som forsvant sporløst i Barentshavet i februar 1974. Skipet var et av de mest moderne i den britiske fiskeriflåten. På tross av en enorm leteinnsats fant man kun en livbøye tre måneder etterpå. Forsvinningen førte til en mengde spekulasjoner om at *Gaul* var et spionskip som var tatt av den sovjetiske marinen og at mannskapet på 36 ble holdt som fanger. Det ble laget en spenningsserie for TV basert på dette. Mysteriet ble først løst i 1997, da vraket av *Gaul* bevislig ble funnet i Barentshavet. Jeg hadde brukt mye tid på å løse den forsvinningsgåten, men det førte til



Berit Mørkved og flyvingen i Billefjorden juli 2006. (Foto: I. Gjertz)

gjengjeld til at jeg oppdaget nye gåter.

Langt inne i Billefjorden oppdaget jeg i 2006 en del av en flyvinge som var kastet opp på stranden. En grundig kikk på vrakdelen ga ingen ledetråder om opphavet. Det var nærliggende å tro at det kunne stamme fra det russiske flyet som fløy inn i Operafjellet i august 1996. Kunne vrakdelen ha fulgt Adventelva og havnet i fjorden for senere å bli kastet på land? Jeg spurte en som deltok i oppryddingsarbeidet etter flyulykken om vrakdelen, men han mente den ikke var fra Operafjellet, både farge og størrelse var feil. Det lille som var igjen av maling på vingen tydet på kamuflasjefarge, altså kunne flyet ha vært militært. Under krigen havarte flere tyske fly i området ved Adventdalen. Muligens kunne delen stamme fra flyet som styrtet i Hiorthhamn, siden vrakdelene der ligger ved fjorden. Det tyske flyvraket i brinken til Adventelva er

en annen mulig kilde. Et annet alternativ var et fransk militærfly som havarte på Prins Karls Forland i september 1967. Der lå vrakdelene strødd over et stort område i en fjellside ved havet. Om vingen stammet herfra ville det være uproblematisk for den å drive inn Isfjorden, med bølger eller dravis, og havne i Billefjorden. Eller vingen kunne selvfølgelig ha et helt annet opphav, men funnet var spennende og nysgjerrigheten vekket!

Rekved

Noe av det mest synlige av alt som kommer rekende i land på Svalbard er drivtømmer. Stedvis ligger det store mengder tømmer langs kystene og på enkelte plasser kan det ligge i hauger på land. Drivtømmer har vært en viktig ressurs på Svalbard. Det ble brukt til bygningsmaterialer og var en kilde til

fyringsved for å varme opp hyttene. I Polarboken 2013–2014 (s. 93–101) beretter Per Johnson om hvordan han bygget og drev et sagbruk på Svalbard der driften var basert på drivtømmer. Hvis man ikke hadde sag var man avhengig av at det drev i land planker og annen skåret ved. Fangstfolk har i lange tider samlet verdifull plank både til eget bruk og til salg. Da et fartøy lastet med plank fra Petsjora i Russland forliste ved Prins Karls Forland i 1864 fant man i ettertid masse plank på holmene i området. Holmene ble etter dette kjent som Plankeholmane. Andre stedsnavn på Svalbard som spiller på rekved er Tømmerneset, Rekvika, Rekvedstranda, Rekvedbukta, Vedbukta og Vedfjæra. En del av drivveden er merket, gjerne med russiske navn og koder, og det sier litt om opphavet.

Kulturminner

Svalbard har mye kystlinje, og det var nesten utlukkende ved kysten at de fleste av de tidligste svalbardfarerne oppholdt seg. Hvalfangsten var den dominerende aktiviteten i de første århundrene etter oppdagelsen i 1596, og vi vet at det kunne være et yrende liv i deler av øygruppen om sommeren. Om en ferdes kystnært rundt Svalbard i dag kan man finne mange faste kulturminner i form av graver, rester av bygninger, rester av spekkovner med mer. Alt dette er registrert og godt kjent, men rett som det er dukker det opp gamle gjenstander man ikke har vært klar over. Jeg har på mine strandsøk funnet flere små ting som ikke har vært registrert. Det er ikke uvanlig å finne hundre år gamle patronhylser til Remington rolling-block riflen, et enkeltskudds gevær som var



Del av hodet på en krittpipe. Produsentens emblem er så vidt synlig og tyder på at pipen er laget i Gouda, Holland. Funnet i strandkanten ved Birgerbukta nord på Spitsbergen juli 2000. (Foto: I. Gjertz).

en favoritt blant fangstfolkene sent på 1800-tallet. På noen av strendene der hvalfangstaktiviteten var stor kan man av og til finne rester av gamle krittpipper. Felles for alle slike små gjenstander er at de er fredet og skal få bli liggende der de er.

Det skjer imidlertid at folk som ferdes langs strendene finner gamle gjenstander som er alt annet enn små. Det gjelder bare å ha øynene med seg og nok fantasi til å oppdage disse skattene. Sommeren 2000 oppdaget en årvåken deltager på Sysselmannens strandryddingstokt en pussig tømmerstokk i ferskvannet i lagunen på Poolepynten. Dette var på Prins Karls Forland, Svalbards vestligste øy. Stokken viste seg å være en 273 cm lang og 58 cm bred del av en gallionsfigur av eik. Den forestilte en løve med krone på hodet. Den hadde forlabbene løftet og et stort gap hvor rester av tennene satt, men selve snuten var borte. Figuren har sannsynligvis utsmykket et av hvalfangstfartøylene som var aktive på Svalbard på 1600–1700 tallet.



En 305 cm lang utskåret trestokk, en såkalt atlant, funnet i Woodfjorden i 1989 av Aleksander Glumov (i bildet). (Foto: A. Glumov/Svalbard Museum).

Dersom et slikt funn er imponerende, hva betegner man det når én person gjør to slike funn i løpet av ett år? Den sovjetiske geologen Aleksander Glumov var på feltarbeid innerst i Woodfjorden nord på Spitsbergen. Sommeren 1989 fant han en 305 cm lang og 45 cm bred utskåret trestokk delvis begravd høyt oppe på den gamle stranden. Stokken forestilte en mannsfigur. Det var under den tidlige hvalfangsttiden på 1600–1700 tallet vanlig å utsmykke akterskipene på skutene med slike utskårne mannsfigurer. En slik figur kalles på fagspråket for en atlant. Glumov nøyde seg ikke med dette funnet. Sommeren etter, i 1990, fant han nok en atlant et par km lenger øst fra det første funnet. Den var 123 cm høy og 30

cm bred. Det kan tenkes at begge atlanter stammer fra det samme skipet. Alle de tre ovenfor nevnte figurene befinner seg i dag i Svalbard Museum.

Flaskeposter

Da jeg var liten og reiste over Atlanterhavet med passasjerskip hadde jeg gleden av å sende flaskepost. Jeg skrev da en lapp med litt informasjon, lovet en belønning til finneren om vedkommende tok kontakt, og forseglet brevet i en flaske. Flasken ble kastet på havet, og var snart ute av sinn. Et drøyt år etterpå fikk jeg brev fra Kanariøyene. Det var en fastboende som hadde funnet flaskeposten og ba om finnerlønn. Det fikk hun! Denne opplevel-



En av tre bøye-poster som befinner seg i Svalbard Museum. Denne ble funnet på Diabasodden i 1990. Den ca. 10 cm lange glassampullen som brevet var i er plassert i hullet der den opprinnelig lå. (Foto: Svalbard Museum).

sen har gjort at jeg ser nærmere på flasker som jeg finner i fjæra på Svalbard.

På mine strandsøk har jeg funnet flere flaskeposter, men ingen var egnet til å øke pulsen nevneverdig. Noen var uleselige fordi flasken ikke hadde vært tett, andre inneholdt meldinger tilsvarende den jeg i min barndom selv hadde kastet over bord. Avsenderen var gjerne passasjer på et av de mange cruiseskipene som hver sommer besøker Svalbard, og brevene var gjerne bare noen uker gamle. Da er det andre som har hatt større hell med funnene sine på Svalbard.

Under Sysselmannens årlige søppelryddingstokt fant man sommeren 2006 to flaskeposter på samme strand. Den ene var to år gammel, og var postet av en sjømann, mens den andre var hele 40 år gammel. Den var sendt fra et lite fiskevær på trøndelagskysten. Barna på Halten skole, som da var i alderen 7-11

år, sendte mange flaskeposter derfra, men bare én av disse ble funnet fire tiår etterpå i Mosselbukta.

Nå er ikke funnet av en 40 år gammel flaskepost på Svalbard helt unikt. På Håøya helt sørøst på Svalbard fant tre danske turister i august 1993 en litt spesiell russisk "flaskepost". Den var kastet ut fra det russiske forskningsskipet *Nerpa* i 1940. Forsendelsen bestod av en 50 cm lang tre-bøye med hull tvers gjennom. Hullet hadde en propp i hver ende. Inne i hullet lå et forseglet glassrør med et spørreskjema i. Dette var et ledd i et forskningsprosjekt for å kartlegge havstrømmer i Arktis. Det var imidlertid ikke første gangen at en slik bøye-post er funnet på Svalbard. I 1990 ble en lignende bøyepost funnet på stranden ved Diabasodden i Isfjorden. Forskningsskipet *Nerpa* hadde kastet ut denne i 1937, som én av mer enn tusen. Pussig nok var også

den 53 år gammel da den ble funnet av to tyske turister. Aldersrekorden for slike bøyeposter er det imidlertid en tredje forsendelse som har. Den bøyeposten ble funnet på en strand på Edgeøya i 2003. Den var sjøsatt 77 år tidligere. Alle tre av disse eiendommelige postforsendelsene befinner seg i dag i Svalbard Museum.

Rester etter hval og sel

Sjøpattedyr i våre farvann har tykke spekklag under huden som opplagsnæring og som isolasjon for å holde på varmen. Når hval og sel dør i sjøen vil de vanligvis synke, men fordi de er godt isolert vil de gjerne flyte opp igjen etter hvert som det dannes gass i buken. Kombinasjonen av gass og spekklag gjør at slike dyr ofte kan flyte lenge og drive langt av sted. Det hender av og til at de driver på land.

Slike kadavre, særlig av store hval, virker tiltrekkende på isbjørn, og man har observert tilfeller der mange titalls bjørner samler seg om et hvalkadaver. I et tilfelle i 1980 talte man 56 isbjørner i nærheten av en død hval. Det var riktignok ute i drivisen, men i strandkanten på Svalbard har man flere observasjoner av døde hval med mange isbjørner i nærheten. I en bukt på Sjuøyane, helt nord på Svalbard, ble det på begynnelsen av 2000-tallet observert et 20-talls isbjørn rundt en død hval, og fråtsingen varte til og fra i flere år. Bjørnene dykket til og med ned til de delene av hvalen de ikke kunne nå fra land.

Følgelig finner man hval- og selknokler langs store deler av kystene på Svalbard. Det gjenspeiler seg også i enkelte av stedsnavnene, eksempelvis Kvalbeinøya. Ikke bare knokler, men også hvalbarder, hvalross-, narhval-og



En av sysselmannens ansatte undersøker en ilanddrevet spermhval i Bellsund sommeren 2006. (Foto: S. Solnes).

spermhvaltenner er å finne langs strendene. Grønlandshvalen har de lengste bardene av alle hvaler. Bardene var tidligere svært verdifulle, og sammen med den store mengden olje som kunne utvinnes fra spekket, gjorde det at denne hvalarten nærmest ble utryddet av fangst. Fortsatt kan man likevel finne gamle grønlandshval-barder på en og annen bortgjemt strand. Sommeren 2005 ble det funnet en del slike tre meter lange barder i strandbrinken på nordsiden av Isfjorden. De ble senere blant annet gitt av Sysselmannen til Svalbard Museum og Longyearbyen skole.

Bøyer

I 1879 forsøkte en amerikansk ekspedisjon å nå Nordpolen med skip ved å seile inn i Polhavet fra Beringstredet. Tanken

var at de skulle følge en relativt varm havstrøm inn i selve Polbassenget. Skipet het *Jeannette* og ble knust av isen nord for Sibir i 1881. Dette ville kunne ha endt som en parentes i historien om kampen om å nå Nordpolen, bortsett fra at i 1884 så fant man vrakgods etter *Jeannette* helt sør på Grønland. Det tydet på at det gikk en havstrøm over Polhavet, og det ga Fridtjof Nansen idéen til Fram-ekspedisjonen. Han nådde ikke Nordpolen, men viste at det gikk en slik transpolar strøm. Det var noe jeg et snaut århundre senere fikk bekreftet.

Sommeren 1987 gjorde jeg et artig funn i Breibogen helt nord på Spitsbergen. Der lå en rød og gul, delvis begrodd, bøye og skvulpet i vannkanten. Den var av en type jeg ikke hadde sett før, og siden jeg var på oppdrag for Sysselmannen tok jeg den med i gummibåten. Ved hjelp av en plakett med produsentnavn og serienummer klarte jeg senere å spore opp eieren. Det viste seg å være en japansk værbøye som var plassert ut i Beringstredet temmelig nøyaktig fem år før. Bøyen hadde følgelig brukt fem år på turen til Breibogen, men det er ikke gitt at den tok strake veien til Svalbard. Kan hende klarte den noe Nansen ikke fikk til, det å drive med isen over Nordpolen! Det er ikke den eneste forskningsbøyen jeg har funnet på nordkysten. På 1990-tallet fant jeg en færøysk havforskningsbøye i Mosselbukta. Den hadde også plakett med produsentnavn og nummer, så det var forholdsvis enkelt å kontakte produsenten å finne ut historikken. Bøyen var blitt sjøsatt litt nord for Færøyene om vinteren og halvannet år senere fant jeg den i øvre del av høyvannsmålet. Nok et bevis for at Golfstrømmen finnes.



Japansk værvarslingsbøye, med en 20 liters bensinkanne som målestokk, funnet i Breibogen nord på Spitsbergen sommeren 1987 (Foto: I. Gjertz).



Berit Mørkved sittende på en russisk lyttebøye som er drevet i land på Prins Karls Forland juni 1990 (Foto: I. Gjertz).

Det er ikke bare langveisfarende bøyer som dukker opp på Svalbard. En ganske vanlig type bøye man kan finne kastet opp på strendene er militære lyttebøyer. De vanligste har vært forankret til bunnen og flyter så høyt opp i vannmassene. Den avbildete er en vanlig russisk lyttebøye. Den har fire finner som alle er utstyrt med åtte hydrofoner, altså 32 hydrofoner til sammen. Den registrerte skipstrafikk, kanskje spesielt ubåter, i områdene rundt Svalbard og samlet opp data som ble sendt videre til eierne. Dersom forankringen sviktet ville bøyen flytte opp, bli tatt av vær, vind og drivis og etter hvert kunne havne på land. Man skal absolutt være forsiktig med å inspisere slike lyttebøyer, for enkelte modeller inneholdt små raketter. Disse ble skutt opp i luften fra den nedsenkete bøyen og sendte så korte radiomeldinger til eierne. Det ville være ganske ubehagelig om en slik rakett gikk av på land!



Odd Ivar Ruud gransker en gammel iland-dreven hornmine på Håøya august 1993. Minen er delvis rustet i stykker og deler av de innvendige ledningene synes. (Foto: I. Gjertz).

Lyttebøyer er ikke det eneste militære utstyret man kan finne på land. Gamle hornminer dukker av og til fortsatt opp. Det ble lagt ut store belter med slike miner langs de europeiske kystene både i første og andre verdenskrig. Hornminer er ikke noe å spøke med. De inneholder, eller har i hvert fall gjort det, store mengder sprengstoff. Hornene var utløsere, og hvis et fartøy støtte mot en slik utløser ville eksplosjonen være kraftig nok til å spreng skipet og alle om bord. Dersom man finner slike eksplosiver langs norskekysten eller på Svalbard vil den norske marine kunne tilkalles og tilintetgjøre minen.

Ellers hadde jeg en gang den tvilsomme gleden av å snuble over en stor bombe på Edgeøya. Jeg sørget for å holde god avstand og fikk senere meldt inn funnet. Da den skulle fjernes viste det seg å være en russisk øvelsesbombe. Det er bomber som brukes til trening og som ikke inneholder sprengstoff. Det er jo betryggende å vite i ettertid, men da jeg stod der følte jeg meg langt fra trygg!

Tønner

En gjenganger å finne langs kystene er ulike store beholdere, alt fra tretønner til metall- og plastfat. Noen kan være delvis i stykker, enten som følge rust eller slag mot klipper og stein. Enkelte fat man finner kan være intakte og en sjelden gang kan de være med innhold. Opp gjennom årene har jeg funnet, og sørget for å få hentet inn, en god del fat. Et husker jeg var fullt av smørefett, enkelte inneholdt parafin, diesel eller bensin. Noen fat var det vanskelig å gjette innholdet på. Det er risikosport å åpne slike fat og stikke nesen

ned i åpningen, det kan gi en meget ubehagelig opplevelse! Alle fat er ikke mistet over bord fra skip, noen er bevisst kastet i forsøk på å kvitte seg med problemavfall.

Det er flere på Svalbard som har erfart at man skal være forsiktig med det man finner langs stranden og hvordan man bruker det. I årene etter krigen var det mye forskjellig vrakgods å finne langs strendene på Svalbard. Et av de tristeste eksemplene på dette skjedde i september 1947. Da fant fangstmennene Erling Nordby og Martin Strømsnes, som hadde base på nordsiden av Bellsund, det de trodde var et fat med 96% sprit i fjæra. De fikk fraktet fatet hjem og begynte å drikke av spriten. Det viste seg imidlertid å være metanol, og begge døde etter hvert. Detaljene har man fått rede på fordi den ene hadde skrevet det ned i dagboken sin.

Forsøpling

Dessverre er det nå blitt slik at det man i dag finner mest av under strandsøk er avfall og søppel. Det er mye husholdningsavfall langs strendene, særlig plast. Det har to hovedkilder; fiskeflåten og Golfstrømmen. Sistnevnte frakter med seg søppel fra nordkystene i Europa. Tidligere bidro også cruiseskipene til lokal forurensning på strendene, men etter at det nå stilles krav til dokumentasjon om hvor og når disse skipene har levert søppel i godkjent havn, er dette i dag et mindre problem. Sysselmannen ønsket på 1990-tallet å øke oppmerksomheten rundt forsøplingen og igangsatte årlige strandryddetokt forbeholdt lokalbefolkningen i Longyearbyen. Et utvalg heldige personer ble fraktet med sysselmannsfar-



Norsk Polarinstitutt's ekspedisjon august 1992, Lurøya i Tusenøyane. Fra venstre: David Griffiths, Einar Johansen og Øystein Wiig har plukket og sortert alt ilanddrevet søppel i en liten bukt. (Foto: I. Gjertz).

tøyet til en øde strand og rensket den for søppel. På turene var all transport, kost og losji gratis og deltakerne fikk i tillegg oppleve deler av Svalbard som de ellers aldri ville komme til. Flere av de ovenfor nevnte funnene av flaskeposter og kulturminner er blitt gjort på slike tokt.

Et av de største problemene med søppel er garn og trålraster fra fiskeflåten. De er enten mistet under fisket, eller renskåret og lappet om bord og det overflødige blir så kastet på havet. Det driver så inn til kysten og skylles på land. Rein som eventuelt beiter i området kan få det i gevirere og setter seg deretter fast i tømmer eller andre reinsbukker. Jeg har funnet mange slike garnvaser med opptil

tre døde rein hengende i hop. Det er like trist, og unødvendig, hver gang.

I juni 1990 lå jeg i teltleir på Prins Karls Forland og fikk besøk av daværende miljøvernminister Kristin Hille Valla med et koppel av journalister. Det var et hyggelig møte, og da ministeren skulle dra videre ønsket journalistene å vite om jeg hadde noe spesielt ønske jeg kunne legge frem for henne. Jeg ba om at ministeren burde sørge for strengere forskrifter mot dumping av søppel siden det stedvis på Svalbard er ekstremt mye søppel. Tretti år er gått siden den gang, og forskriftene er blitt skjerpet, men forsøplingen er fortsatt et stort problem.

Luftputebåt – en alternativ forskningsplattform i Polhavet

Av Yngve Kristoffersen og John K. Hall

Yngve Kristoffersen er pensjonert professor ved Institutt for geovitenskap, Universitetet i Bergen. Han har i mange år forsket på geologien i Polhavet. John K. Hall er også pensjonist og arbeidet tidligere som marin-geolog for Israels Geologiske Undersøkelse i Jerusalem.

Norsk forskningsevne og virksomhet med tilstedeværelse i Polhavet var beskjeden mellom 1930 og tusenårsskiftet. Etter Fram-ferden fulgte Maud-ekspedisjonen (1918–25) og H.U. Sverdrups oseanografiske observasjoner fra ubåten *Nautilus* i 1931. Lite skjedde før Christian Michelsens Institutt i 1970-årene utviklet automatiske bøyer som overførte posisjon og temperatur via ARGOS satellittsystemet. Torgny Vinje ved Norsk Polarinstitutt tok initiativ til å sette ut bøyer i Polhavet før *International Arctic Buoy Program* kom i gang i 1979. I tiåret som fulgte hadde amerikanske forskningsinstitusjoner fokus på “Eastern Arctic” med bl.a. isdriftstasjoner (*Fram-I-IV*) mellom Svalbard og Nordpolen i to måneder hver vår i årene 1979–1982. To forskere fra Norsk Polarinstitutt deltok i 1979 og 1982. Logistikken ble utført med Twin Otter fly ut fra Station Nord på Grønland under ledelse av nordmannen Andreas Heiberg, University of Washington, Seattle. Helge Siljeborg (fra Elverum) var pilot på Bell 204 helikopteret på de tre siste ekspedisjonene. På *Fram-II* i 1980 benyttet han anledningen til en avstikker

med landing på Nordpolen (se Polarboken 2019–2020) og ble sannsynligvis første nordmann på polpunktet. Høsten 1988 ble *Polarbjørn* eskortert inn i isen nord for Svalbard (82° 42' N, 32° Ø) av en amerikansk isbryter under det amerikanske *Coordinated East Arctic Experiment* (CEAREX). Formålet var oseanografi og isdriftstudier. Nansensenteret var en av samarbeidspartnerne og isdriften varte i ca. tre måneder.

Vi nærmet oss 100 år siden starten på Fram-ferden (1893–1896). Det Norske Videnskaps-Akademi oppnevnte i 1987 en planleggingsgruppe for å markere jubileet med et *Nansen Centennial Arctic Program* (NCAP): en ny flerårig ekspedisjon med et innefrosset skip. Etter internasjonal evaluering av et bredt anlagt vitenskapelig program kom prosjektet på Norges forskningsråd (NFR) sin langtidsplan, men kostnadene til logistikk trengte støtte fra tre departementer. Kun miljøvernminister Torbjørn Berntsen var positiv og markeringen ble aldri realisert.

Et formelt nordisk samarbeid om isbryterekspedisjoner var en annen mulighet for å realisere norsk tilstedeværelse i Polhavet i forskningssammenheng. Den svenske glasiologen Valter Schytt hadde i 1980 tatt initiativet til et pionerprosjekt med isbryteren *Ymer* i driften nord for Svalbard. Ekspedisjonen samarbeidet med Norsk Polarinstitutt som med selfangstskuta *Norvarg* opererte sør for iskanten. Den store muligheten for



Fig. 1. Nordpolen september 1991. Liten luftputebåt med seismisk kabel under operasjon ut fra isbryteren *Polarstern*. (Foto: V. Schultz).

nordisk samarbeid i Polhavet kom i 1989 med den nye svenske isbryteren *Oden* som med sin Thyssen-Waas baugdesign representerte en teknisk nyvinning. Finland, Norge og Sverige samarbeidet i siste halvdel av 1990-åra om felles ekspedisjoner i Antarktis, men sonderinger hos vår relevante norske institusjon om initiativ til felles nordiske isbryterekspedisjoner i Polhavet ble imidlertid kontant avvist. Kommentaren var at “det var umulig”. Hvorfor det var umulig fikk vi aldri svar på. Heldigvis kunne forskerne samarbeide på individuell basis. Således var det fire nordmenn med på den tyske isbryteren *Polarstern* i 1991 og fire med svenske *Oden* i 1996. Et dristig forsøk på grunne borerer fra *Oden* ved Lomonosovryggen (960 m vanddyb) i 1996 var drevet frem av Universitetet i Bergen. Men skrifta på veggen etter tiår med frustrasjon over total mangel på norsk initiativ, var rimelig klar: Skulle vi få en norsk aktivitet, måtte det skje utenfor “the polar establishment”.

På den første ekspedisjonen med diesel-drevne fartøyer (*Oden* og *Polarstern*) til Nordpolen i 1991 prøvde Universitetet i Bergen ut en liten luftputebåt (Fig. 1). NFR støttet en påfølgende realitetsstudie som ble grunnlaget for en felles

EU-søknad i 1993 fra norske, engelske og tyske forskningsinstitusjoner for å teste konseptet. Rieber Shipping, Bergen vurderte seinere også muligheten for anskaffelse av et isgående luftputefartøy med Longyearbyen som utgangspunkt, men ingen av disse forsøkene førte fram.

Vendepunktet ble en vitenskapelig hypotese om et mulig asteroidenedslag i Polhavet. Vi gjorde en ny tolkning av seismiske data fra den amerikanske isdriftstasjonen *T-3* (1957–74) og påviste at havbunnen i et område på 600 x 200 km i Polhavet på Alpha-ryggen nord for Canada, var “rotet” til på en uforklarlig måte. Denne delen av Polhavet er dekket av den eldste og tykkeste isen og kun tilgjengelig med isdriftstasjoner. Hvordan skulle vi komme oss dit? Alternativet med luftputebåt var en realistisk mulighet. Maringeologen John K. Hall som i 1966–68 hadde samlet inn de aktuelle seismikkdataene på isøya *T-3* til sin PhD-oppgave, tok utfordringen. John besluttet å bruke egne midler til å få bygget en luftputebåt til bruk som polar forskningsplattform. I realitetsstudien finansiert av NFR ti år tidligere, hadde vi gjort grundige forundersøkelser omkring realismen i et slikt prosjektet. Forarbeidet inkluderte leie av en luftputebåt fra London og testkjøring i isen nord for Svalbard sommeren 1992. I tillegg gjorde vi kontinuerlige videoopptak av isflaten nord for Svalbard for å kunne vurdere problemet med skrugarder. Opptakene ble gjort fra et Twin Otter fly i 50 meters høyde over en strekning på 250 km. Mange hoderystende “forståsegpåere” lot oss uoppfordret få vite at bruk av luftputebåt i drivisen ville bli et håpløst prosjekt.

Problemet var begrenset svevehøyde (ca. 0,6 m). Dette var også konklusjonen i en rekke uklassifiserte konsulentrapporter som den amerikanske marinen hadde fått utarbeidet. Slik måtte det bare bli når alle var manisk opptatt av høy fart enten der var skrugarder i veien eller ikke. For oss var et slikt utgangspunktet totalt urealistisk. I tillegg tillot vi oss å anta at det ikke ville være så lurt å krysse skrugarder hvor de var høyest.

Vår inspirasjon var Fram-ferden og mange titalls russiske og amerikanske ekspedisjoner som hadde vist hvilke fordeler og ulemper lagspillet med drivisen gir for utforskning av Polhavet. I tillegg hadde vi til sammen 17 måneders erfaring

fra opphold på drivisstasjoner. Isdekket gjør at det akustiske støynivået i vannet er meget lavt og isflaten gjør det mulig å sette ut mange instrumenter i en fast geometri over kilometer-store områder. I dag har vi betydelig kunnskap om drivisens bevegelse selv om lavtrykkene dirigerer detaljene fra år til år. Vi ønsket å erstatte et skip fastlåst i isen med en lavkostnad mobil luftputebåt-plattform utstyrt som et moderne forskningsfartøy (Fig. 2 og 3). Dynamikken i drivisen var ikke å betrakte som en trussel, men en naturlig del av omgivelsene og luftputebåten mobilitet reduserte sikkerhetsrisikoen. Vi tillot oss å kalle isdriftekspedisjonene *Fram-20xx* for å videreføre en tradisjon.



Geofysikk

- 0.3 liter luftkanon
- 6 kanal seismisk kabel
- 37,12, and 3.5 kHz ekkolodd



Geologi

- sediment prøvetaker
- vinsj, 3000 m. kevlar line
- stein skrape



Oseanografi & Is

- CTD
- strømmåler
- elektromagnetisk måling av isykkelse



Fig. 2. Luftputebåten med forskningsutstyr. Med last har båten en praktisk svevehøyde på 0,6 m og kan ta en nytelast på 2,2 tonn. Lengste tur uten bunkring har vært 790 km. (Illustrasjon og foto: Y. Kristoffersen).

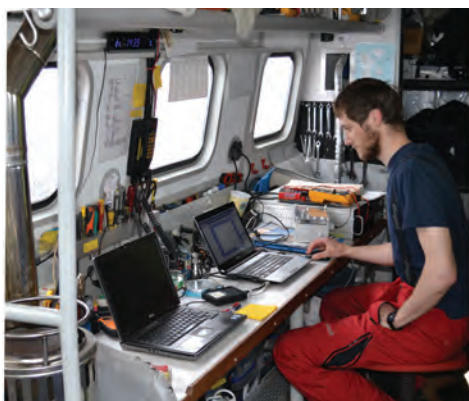


Fig. 3. Luftputebåten er innredet med arbeidsbenk for datalogging (til venstre) og liten kjøkkenseksjon med mikrobølgeovn (til høyre). (Foto: Y. Kristoffersen).

En isdriftekspedisjon gjør det mulig å utforske områder som er utilgjengelig for selv de største isbryterne (Fig. 4). Dessuten er ressursbruken dramatisk forskjellig: Er man opptatt av miljø så var 12 måneders forbruk av diesel under isdriften i 2014–2015 (ca. 2000 km) det samme som en isbryter svir av på seks timer. Er kostnad/nytte av interesse, kan det bemerkes at kostnaden for isdriften *Fram-2014/15* tilsvarte leie av en isbryter i mindre enn en uke. *Fram-2014/15* samlet inn flere ganger så mye seismiske data fra kjerneområdet for Grønland/Danmark sitt havrettskrav som tre dedikerte isbryter-ekspedisjoner til en antatt total kostnad på et tresifret antall millioner kroner. Ironisk nok har både Canada, Grønland/Danmark og Russland fremmet krav om utvidelse av sin økonomiske sone til å omfatte Lomonosovryggen mellom Nordpolen og Canada/Grønland. De eneste moderne seismiske data fra området er samlet inn av luftputebåten. I alt seks isbryterekspedisjoner har ikke lyktes.

Luftputebåten *Sabvabaa* (fra Inuit ...

flyter stille over....) kom til Longyearbyen i 2008 og har siden tilbakelagt over 20.000 km hvorav over 4000 km over drivis (Fig. 4). Vi har gjennomført 21 turer fra Longyearbyen til drivisen nord for Spitsbergen og opptil 150 km nord for iskanten. I starten av *Det Internasjonale Polaråret 2007–2008 (IPY)* ble luftputebåten løsningen på et prosjekt som skulle bringe seksten elever fra videregående skole inn i drivisen nord for Svalbard. Formålet var å inspirere elevene til polarforskning ved å tilbringe ei uke i drivisen for å gjøre samme type målinger som Nansen, men nå med moderne teknologi. Valget av elever fra hele landet ble gjort i samarbeid med Naturfagsenteret ved Universitetet i Oslo. Alle elevene ble introdusert til utfordringen under en weekend-samling på Fram-museet hvor det var inkludert overnatting i soveposer på dekket til *Fram*.

Luftputebåtens arbeidsområde har i hovedsak vært Yermakplatået nord for Spitsbergen (Fig. 4). Vi har samlet inn seismikk og hentet opp til sammen 26 skrapetrekk med bergarter på fire steder

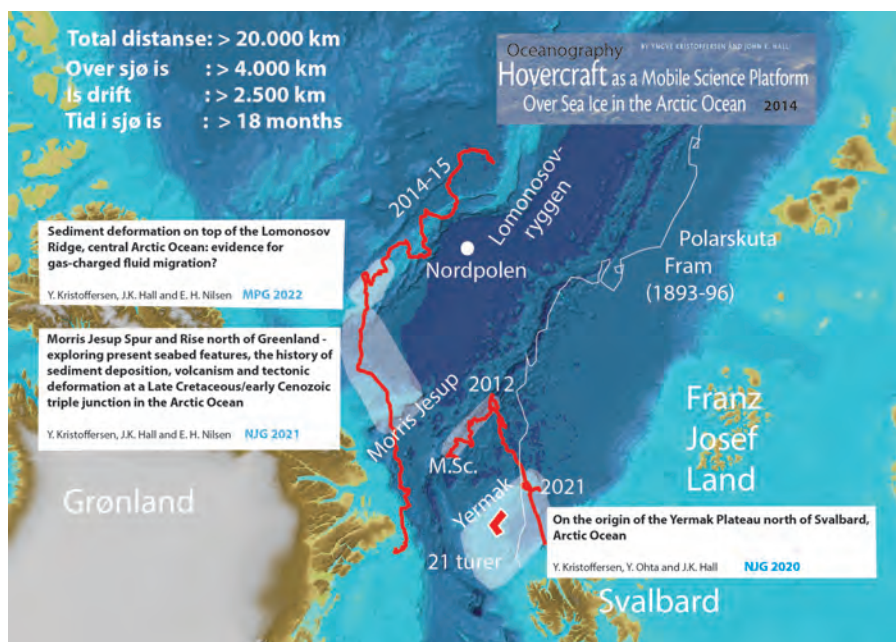


Fig. 4. Oversikt over arbeidsområde på Yermak-platået (rødt) og transit over is i 2012 og isdrift august 2014 – august 2015 og 2021. Resultater fra ekspedisjonene i områder markert med lys skygge er hittil dokumentert i publikasjoner i internasjonale fagtidsskrifter. Forkortelser: MPG – Marine and Petroleum Geology; NJG – Norwegian Journal of Geology. (Illustrasjon: Y. Kristoffersen).

hvor fjell kommer opp i havbunnen. Bergartene viste seg å være de samme som vi finner på Spitsbergen. I 2021 konstaterte vi med hjelp av seismikk at den runde, 65 kilometer brede og litt dypere nordøstlige spissen av platået ikke er Svalbard-bergarter, men en “attpåklatt” dannet av yngre vulkanisme. Denne “attpåklatten” vil sannsynligvis få et eget navn. De to lengste turene har vært halvveis til Nordpolen i 2012 sammen med den svenske isbryteren *Oden* og den 12 måneder lange isdriften fra Nordpolen til Framstredet i 2014–2015 (Fig. 4). Det nærmeste vi kom Nordpolen var 73 km i midten av oktober 2014. Seismikken fra denne isdriften forteller oss at det smale Morris Jesup-platået som stikker

over 200 kilometer ut fra nordenden av Grønland med stor sannsynlighet var en bit av kontinentalskråningen nord for Spitsbergen for 60 millioner år siden. Det ble også gjort en times video-opptak fra 14 forskjellige steder på havbunnen mellom Nordpolen og Grønland (Fig. 5). På opptakene ser vi bl.a. en art av brosmesom ikke står på den offisielle “Arctic Biodiversity” listen. Samtidig med våre geologiske undersøkelser i 2021 utførte vi i konsultasjon med Havforskningsinstituttet akustiske registreringer etter yngel av polartorsk (*Boreogadus saida*) nord for iskanten opp til 82° 30' N (Fig. 6).

Fra sommeren 2008 og frem til 2012, utviklet vi luftputebåten til å kunne utføre de fleste funksjoner som utføres

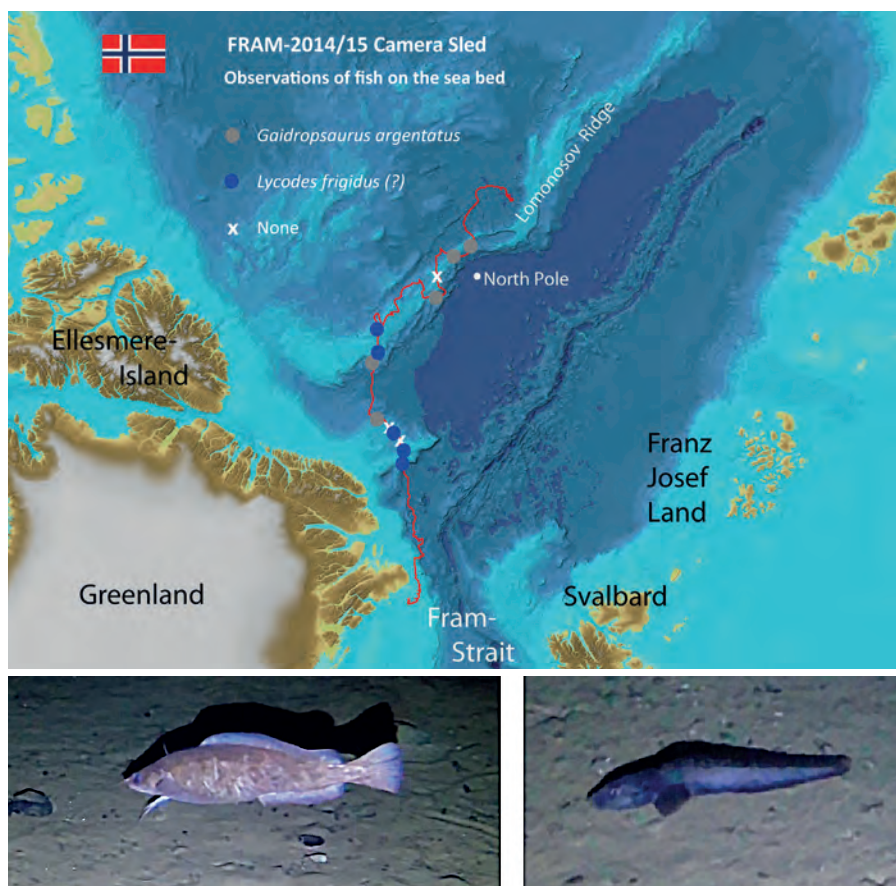


Fig. 5. Lokalteter med videodokumentasjon av fisk på havbunnen (øverst). Nederst er opptak av en sølvtangbrosme *Gaidropsarus argentatus* (venstre) og en ålebrosme, trolig arktisk ålebrosme *Lycodes frigidus* (høyre). (Illustrasjon og foto: Y. Kristoffersen).

av et moderne forskningsfartøy, men med utstyr skalert ned med hensyn på vekt (Fig. 2). Totalt har luftputebåten tilbrakt over 18 måneder i drivisen. Den har demonstrert anvendeligheten som alternativ forskningsplattform og vil mest effektivt kunne benyttes i samoperasjon med en isbryter. I 2012 var planen å kjøre fra iskanten til Lomonosovryggen ved Nordpolen sammen med isbryteren *Oden* (Fig. 4). På strekningen fra iskanten til 85° N fikk vi gjort en direkte sammen-

likning av fremdriften i drivisen til de to fartøyene (Fig. 7). Isbryteren hadde jevnt over litt bedre fremdrift (ca. 1 knop) enn luftputebåten (Fig. 7, øvre diagram). Skrugarder medførte ekstra kjørelengde for luftputebåten av størrelsesorden 20% som var lik gjennomsnittet for isbryteren (Fig. 7, nedre diagram). Ekstra kjørelengde økte avhengig av hvor mange større isrygger pr. kilometer vi møtte. Dieseldrevne isbrytere går heller ikke rett fram, men tar hele tiden omveier i

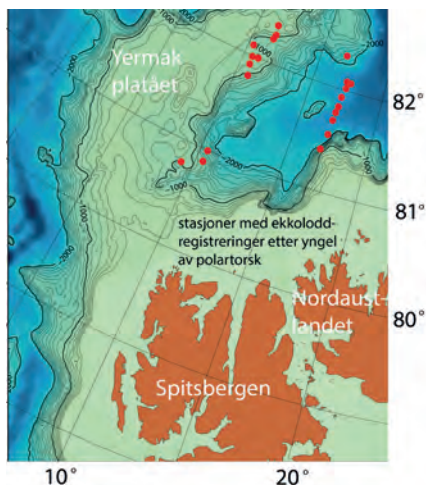


Fig. 6. Lokaliteter med ekkoloddregistreringer etter yngel av polartorsk i 2021. (Illustrasjon: Y. Kristoffersen).

råker. Forsøker de å gå gjennom isrygger som fort kan være ti meter tykke, øker isbryterens drivstofforbruk dramatisk. For luftputebåten, er god lyskontrast den mest kritiske faktoren. Vi må kunne se detaljer i ishindringene i tide fordi vi har begrenset styre- og bremsekontroll når båten “flyter” på ei luftpute. Gråvær med lavt skydekke betyr i praksis “landligge”. Dette gjorde blant annet at forsøket i 2012, måtte avbrytes på 85° N (Fig. 4). Opphold på drivisen oppfattes av mange som hasardiøst, men i virkeligheten er isflaten et trygt sted. Aktiviteten med isdriftstasjoner i Polhavet etter andre verdenskrig omfatter ca. hundre tusen persondøgn hvor omtrent 90% av dette er russisk innsats. Bevegelser i isen er en relativt langsam prosess som gir deg litt tid til å tenke før du handler. En viktig fordel med luftputebåten er muligheten til å flytte på seg når omgivelsene vurderes som ubehagelige. Under isdriften i 2014–2015 ble det nødvendig å flytte

fire ganger og i to av tilfellene ble hele leirområdet totalt ødelagt (Fig. 8).

Det var naturlig å stasjonere luftputebåten i Longyearbyen, men dette ble fort problematisk uansett hvor edel hensikten var. Uhemmet synsing ledet an av redaktøren i lokalavisen med ringe-runder til departementene for å etterspørre reaksjon på støynivå fra et fartøy lik en brøkdæl av hva et helikopter avgir. Støy er en målbar fysisk størrelse som bør være hevet over synsing med mindre man har en annen agenda. Andre innspill var tragisk kunnskapsløshet utvist av en kulturminnekonulent som energisk mente at fartøyet “blåste bort kulturminner” og en polar “miljøekspert” som kan mistenkes for ikke å ta hensyn til relevante publikasjoner om eventuelle miljøkonsekvenser av luftputebåt i polarområder. Resultatet

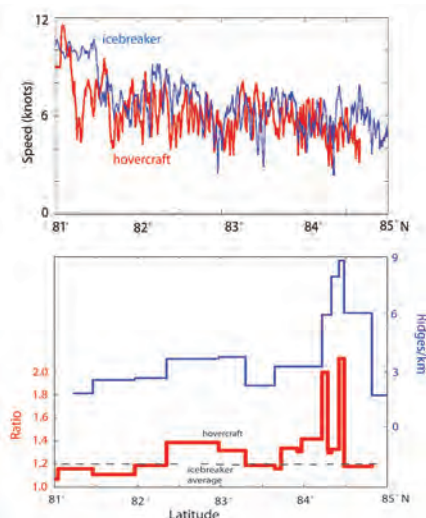


Fig. 7. Øverst: Fremdrift i drivisen mellom iskanten og 85° for isbryteren Oden (blå kurve) og luftputebåten (rød kurve). Nederst: Forholdet mellom virkelig kjørelengde og en rett kurslinje. Blå kurve viser antall skrugarder pr. kilometer langs kjøreruta. (Kilde: Y. Kristoffersen).



19 Nov. 2014



26 March 2015

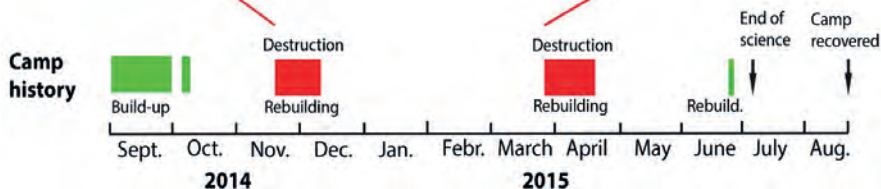


Fig. 8. Tidslinje som viser isleirens historie. Uka etter 26. mars (høyre bilde) ble hele isflaket til høyre skjovet under isflaket til venstre med ca. 40 m. (Foto: A. Tholfsen).

ble nye forskrifter som forbyr ferdsel med luftputebåt innafor én nautisk mil fra land rundt Svalbard. Skulle man være interessert i fakta så egner luftputebåt seg overhodet ikke til å kjøre på land – båten må ha et horisontalt og jevnt underlag som f.eks. ei leirslette uten vegetasjon. Den minste vegetasjon gjør at lufta i puta får unnsnippe og løfteevnen forsvinner.

Intensjonen til eieren av luftputebåten var å donere fartøyet til en norsk forskningsinstitusjon. Dessverre har ingen norske forskere eller institusjoner vist interesse for en slik løsning. Vi håpet på en forsker med interesse for problemstillinger i Polhavet og vilje til å ta ansvar for drift. Båtplassen i Longyearbyen koster ett tusen kroner i året og andre faste utgifter er mindre enn seksti tusen kroner. En luftputebåt ville komme til sin rett i samarbeid med en isbryter og et fartøy som, f.eks. *Kronprins Haakon*, har kapasitet til å ta med luftputebåten. I vårt samarbeid med Alfred Wegener-instituttet i 2014

brakte isbryteren *Polarstern* luftputebåten inn i det sentrale Polhavet uten at det kostet oss en eneste krone. De fikk kopi av våre data, men vi har første retten til å publisere resultater. Etter 13 år på Svalbard uten å finne liebhavere i forskningsmiljøet har imidlertid både båten eier og den som driver den passert 80 år og funnet det riktig å avslutte engasjementet i Polhavet. Luftputebåten har forlatt Svalbard etter å ha gitt forskningsbidrag fra områder av Polhavet som nok vil forbli utilgjengelig for isbryterundersøkelser i dekadere fremover (Fig. 4).

De viktigste støttespillerne i aktiviteten med luftputebåten har vært Forskningsrådet i startfasen under Polaråret og seierne Lundin Energy og Oljedirektoratet. Andre viktige bidrag har kommet fra Forsvaret med tre flyslipp fra Orion i Polhavet og samarbeidet med det tyske Alfred Wegener-instituttet for polarforskning om isdriften *Fram-2014/15*.

To kulturer møtes i Nordvestpassasjen

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.

Nordvestpassasjen nord for det nord-amerikanske kontinentet var lenge en mytisk sjøvei som man håpet skulle vise seg å være en snarvei til handelsrikdommene i Kina og Fjerne østen. Ved begynnelsen av 1800-tallet var det kommersielle intensivet stort sett borte, mens den geografiske utfordringen var blitt viktigere. Det var

like stor prestisje knyttet til det å finne veien gjennom dette ukjente området mellom Nord-Atlanteren og det nordlige Stillehavet som det litt senere ble å være førstemann til Nord- og Sydpolen. Etter Napoleons endelige nederlag i 1815 var det ikke lenger store kriger for Storbritannia å engasjere seg i (Savours 1999). Den britiske marinen kunne dominere på havet hvor de ville i verden, men det var få oppdrag. Admiralitetet i London gikk derfor med på at ekspedisjoner kunne sendes på letning etter Nordvestpassasjen for at britene skulle bli de første til å finne sjøveien.

De mange britiske ekspedisjonene som dro på letingen etter Nordvestpassasjen frem til 1860 har gitt oss en skattkiste av



De britiske offiserene John Ross og William Parry møter inuitter i Nordvest-Grønland i 1818. Det er slående forskjeller i klær og utstyr mellom disse representantene for de to kulturene. (Kilde: National Maritime Museum, Greenwich, London).

historier, illustrasjoner, bøker, gjenstander, sanger og etter hvert også filmer som gir et detaljert innblikk i aktiviteten. Det mest kjente forsøket, Sir John Franklins 1845-ekspedisjon med to skip og 128 menn, fremholdes ofte som et typisk motstykke til de norske polarekspedisjonene. Her var det tilsynelatende militær disiplin, store mannskap, dårlig forståelse for tilpasning til naturforholdene og en ovenfra og ned holdning til urbefolkningene. De norske derimot, med Nansen, Amundsen og Astrup som de fremste, forsto at det var de innfødte som hadde all kunnskap om overlevelse i Arktis og europeerne hadde lite eller ingenting å lære dem.

Maleriet fra 1818 som viser John Ross og William Edward Parry som hilser på inuitter fra Nordvest-Grønland er ikonisk i så henseende. På den ene siden ligger to store marineskip ved iskanten med britiske flagg som veier i vinden, og på den andre siden er det to hundesleder hvorav den ene er i lett galopp mot møteplassen. I midten foregår selve møtet, med Ross og Parry i full offisersmundur inkludert tosnutet "napoleonshatt" og sabel og det som ser ut til å være småsko, men nok er uniformsstøvler. Inuittene har på sin side sin tradisjonelle og høyst praktiske skinnbekledning.

Men er dette bildet representativt for hvordan britenes møter med inuittkulturene artet seg på denne tiden? Beretningene fra Parrys senere overvintringsekspedisjoner gir et annet bilde. Denne artikkelen tar for seg Parrys ekspedisjon i 1821–23 for å finne Nordvestpassasjen og belyser ekspedisjonens dokumentasjon av inuittenes levevis og hva de to kulturene lærte av hverandre. Som vi skal se, kan man trekke mange paralleller til Roald

Amundsens møter med inuittkulturene under Gjæa-ekspedisjonen 80 år senere.

Inuitt og eskimo

Det er til dels sterke meninger i dag om hvordan de arktiske folkeslagene bør betegnes. Historisk sett ble alle urfolkene i regionen stort sett kalt for *eskimoer*, men i dag er dette uønsket hos de fleste. I USA, Canada og Grønland brukes *inuitt* som fellesbetegnelse for etterkommerne av urfolkene. På norsk er den offisielle skrivemåten *inuitt*. I de historiske beskrivelsene og beretningene om møter med inuitt blir betegnelsen eskimo(er) brukt, også hos Parry og Amundsen. Derfor blir den samme betegnelsen brukt i omtalen under av disse historiske møtene.

Utpå 1500-tallet startet kontakten mellom inuitter og europeere i det arktiske Nord-Amerika i forbindelse med utforskning, etter hvert også hvalfangst, fiske og handel. Tidlig på 1800-tallet var inuittene omkring Hudson Strait og Hudson Bay derfor relativt vant med å møte europeere. Siden isforholdene gjorde det umulig eller upraktisk for fangstfartøy å seile nord for Hudson Strait hadde inuittene som er beskrevet under i møte med Parry i 1822–23 ikke møtt europeere tidligere. Det var likeledes for inuittene på King William Island som stort sett ikke hadde møtt europeere før Roald Amundsens ekspedisjon med *Gjæa* i 1903–05, selv om deres forfedre hadde sett menn fra Franklin-ekspedisjonen omkring 60 år tidligere.

William Edward Parry (1790–1855)

Parry var bare 13 år da han ble ‘frivillig 1. klasse’ i den britiske marinen – Royal Navy. Han steg raskt i gradene og ble i 1810 forfremmet til løytnant og beordret til tjeneste for beskyttelse av den britiske hvalfangstflåten ved Svalbard. I 1818 var han kaptein på hjelpeskipet til John Ross som skulle finne Nordvestpassasjen. De entret Lancaster Sound, som senere ble hovedinngangen til Passasjen, men Ross snudde da han mente fjell, som han kalte ‘Croker Mountains’, stengte vannveien i vest. Parry var uenig i dette og mente de skulle ha undersøkt nærmere. Det var under denne ekspedisjonen at britene møtte inuitter på nordvestsiden av Grønland ved Baffin Bay som vist i illustrasjonen ovenfor.

Året etter var Parry leder på en ny ekspedisjon sendt ut av Admiralitetet for å finne Passasjen. Instruksen var å ta utgangspunkt i Lancaster Sound. Denne ekspedisjonen ble stort sett ansett å ha vært vellykket selv om den ikke kom gjennom Passasjen. Det skulle gå mange år ennå før Nordvestpassasjen var kartlagt nok til at Amundsen hadde god peiling på ruten han skulle følge i 1903–06. Parrys ekspedisjon er blitt beskrevet som “*extraordinarily successful*” og “*brilliant*” av den britiske eksperten på polare oppdagelsesekspedisjoner, Ann Savours (1999). Viktige geografiske oppdagelser og kartlegginger ble gjort, og Parry fikk belønningen for å nå lenger vest enn 110° V. Det var også første gang en slik 1800-talls marineskipsekspedisjon gjennomførte en overvintring i Arktis. Underveis ble erfaring høstet og nødvendige utstyrsendringer gjort. De som

kom senere, hadde derved en vellykket mal å følge. Møtet med en gruppe inuitter på vestkysten av Baffin Island, under returseilasen til England, var tydeligvis av stor interesse for Parry. Han beskrev over 13 sider i sin beretning (Parry 1821) alt han observerte av klær, boliger, kajaker, tatoveringer, tilsynelatende sunnhetstilstand og væremåte. Til tross for manglende fellesspråk kom begge gruppene godt overens med hverandre. Parry roste inuittenes ærlighet og anstendighet, selv om han beskrev dem som “*enkle mennesker*”.

Parrys ekspedisjon 1821–23

Admiralitetets instruks for Parrys tredje ekspedisjon på leting etter Nordvestpassasjen og den andre som leder var at han skulle forsøke å finne veien mot vest fra Foxe Basin, nord for Hudson Strait og Hudson Bay. Underveis skulle det gjøres vitenskapelige observasjoner. Parry videreførte her sin erfaring fra tidligere at det gjaldt å bruke mindre skip med færre menn om bord. Endringer med hensyn til bedre isolasjon og ventilasjon ble også gjennomført i de to barkriggede skipene *Fury* og *Hecla*. Matbeholdningen ble også justert, blant annet med fersk sitronsaft i tønner istedenfor glass som sprekker i kulden. Litt rom ble også blandet med saften for å senke frysepunktet. Parry var i tillegg tidlig ute med å ta med hermetisert mat i metallbokser. I 1809 hadde franskmannen Nicolas Appert vunnet en pris for å ha utviklet den beste måten å konservere matvarer på og han ansees som hermetikkens oppfinner.¹ Det var militærbruk det gjaldt i første omgang

1. <https://snl.no/hermetikk>.



Parrys ekspedisjon i 1821-23 undersøkte landområdet som han ga navnet Melville Peninsula. Lengst sør på halvøya ses Winter Island og lengst i nord Igloolik og Fury and Hecla Strait. Roald Amundsens overvintringsplass Gjøahavn (Gjoa Haven) ligger lenger vest på kartet. (Grunnkart: Esri National Geographic).

og både hæren og marinen i Storbritannia fikk metoden videreutviklet fra glassbeholdere til metall.

Parry var tilbakeholden med å spå resultatet av denne ekspedisjonen sammenlignet med den svært vellykkede to år tidligere. Han skrev til sin familie at han var sikker på at en ny ekspedisjon ville ende i skuffelse for alle involverte og interesserte. Det var fordi den forrige hadde hatt så stor suksess at intet mindre enn en full gjennomseiling av Nordvestpassasjen til Stillehavet ville tilfredsstille offentligheten.² For ettertiden, både for ekspedisjonene som etterfulgte Parry i letingen etter Passasjen og for historikere og andre, er Parrys publiserte rapport fra ekspedisjonen også denne gangen full av detaljer om både små og store hendelser

og erfaringer (Parry 1824). Instruksen om å forsøke å finne Passasjen fra et litt sydligere utgangspunkt, gjennom Hudson Strait til Hudson Bays nordvestlige hjørne, kan virke helt feil i dag. Det går imidlertid et strede fra Foxe Basin, nord for Hudson Bay, direkte vestover til Gulf of Boothia på østsiden av Boothia Peninsula. Dette er som oftest fylt med is og Parrys ekspedisjon kom ikke lenger vestover denne gangen.

Dagens inuittbosetting Igloolik (= *Her er det hus*, jfr. igloo) ligger ved østenden av stredet som Parry kom til å gi navnet Fury and Hecla Strait. Igloolik var allerede en etablert inuittboplass i Parrys tid og britene var de første europeerne til å treffe denne stammen. Det skjedde under ekspedisjonens overvintring i 1822 og Parrys beskrivelser er derved et unikt

2. Fra sitat i Savours (1999).

historisk antropologisk materiale.

Allerede i introduksjonskapitlet i sin rapport forteller Parry om at de fikk hjelp av eskimoene til å kartlegge så mye som mulig: *“vi jobbet mye med å forstå og definere fra mangfoldige eskimotegninger de delene av kysten som de menneskene kjente til, men som våre bestrebelser ikke ga oss adgang til.”*³ Over en hel side beskriver Parry hvordan han håndterte dokumentasjonen av eskimoene britene møtte. Det fremgår samtidig at han likevel ikke hadde den samme tilnærming til de innfødte som for eksempel Roald Amundsen og Eivind Astrup. Parry hevdet at han opprinnelig fikk et for rosende inntrykk av eskimoene ut fra deres stille og forsiktige oppførsel, men at de etter hvert vekket en del irritasjon etter som en ble kjent med mindre bra sider ved deres personlighet. Han bestrebet imidlertid å beskrive dem så rettferdig og upartisk som mulig, og en gjennomlesning av beretningen gir et stort sett positivt inntrykk.

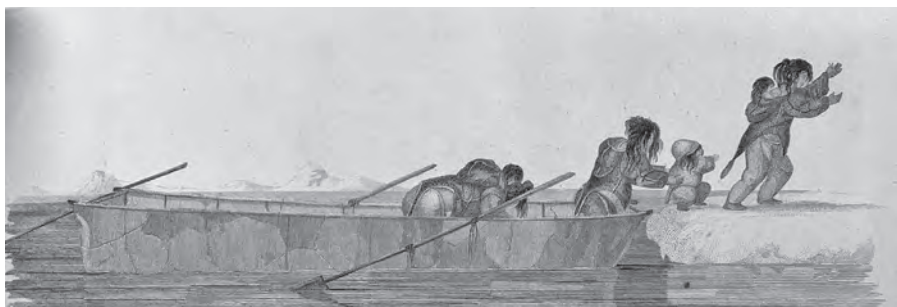
Eskimoer ved Hudson Bay

Mot slutten av juli 1821, ved vestenden av Hudson Strait, ble ekspedisjonen nærmest *“overfalt”* av omkring 100 eskimoer i kajaker og umiakker (såkalte konebåter. Både Parry og Lyon gjenga ordet som *oomiak*, en av mange skrivemåter). Det ble ivrig byttehandel inntil Parry mente at de besøkende ble for nærgående og litt aggressive. Han ble dessuten forferdet over at eskimoene begynte å tilby sine barn, og fant det avskyelig hvordan de slikket og smattet på rått spekk og gammel selolje mens de

lo av briteres tydelige aversjon. Til sammenligning beskrev Amundsen med stor interesse hvordan netsilik-eskimoer som han traff i Gjøahavn slikket spedbarna rene og sugde slim ut av nesen på dem (Kløver 2014). Det var kontakt over lang tid med vestlige kulturer som Parry ga skylden for eskimoenes slette oppførsel: *“Stort sett var det umulig for oss ikke å få et veldig dårlig inntrykk av den generelle oppførselen og moralkarakteren til de innfødte i denne delen av Hudson Strait, som tilsynelatende hadde opparbeidet, ved årlig samhandling med våre skip over snaue hundre år, mange av lastene som dessverre følger med et første samspill med den siviliserte verden, uten å ha tatt til seg noen av dydene eller forbedringene som hører til den og gjør den lykkelig.”*

Kaptein George Francis Lyon på *Hecla* skrev dagbok under ekspedisjonen og leverte den inn til Admiralitetet etter returen som avtalen var. Hans notater er av en mer personlig og anekdotisk karakter. Han ble anmodet av både John Barrow, annensekretær i Admiralitetet 1804–1844, og Parry selv til å publisere dagboken. Han var i tillegg flink til å tegne og male og hans illustrasjoner ble brukt både i Parrys beretning og i hans egen publiserte journal. Lyon kalte publikasjonen for *“sin egen private skravlejournal”* som han opprinnelig hadde skrevet bare for familien hjemme, og derfor utelot han en del tekniske beskrivelser. Journalen er full av detaljer om naturen, flora og fauna – inkludert en bie dekket med bittesmå lus – og ikke minst fyldige beskrivelser og illustrasjoner av eskimoene de møtte. De som nesten overveldet Parry i vestenden av Hudson Strait blir beskrevet med alt fra hårfasongen til hudfargen,

3. Denne forfatterens oversettelse både her og senere.



Lyons tegning av en umiak, tradisjonelt kalt konebåt. (Kilde: Lyon 1824).

til klesdrakten, til farkostene og måten å opptre på. Lyon fant de gamle kvinnene så stygge, med sine røde øyne og svarte tenner, at de i sine skinnrakter lignet på gamle orangutanger. De små barna var imidlertid pene, livlige og oppførte seg eksemplarisk. Klesdraktene ble også beskrevet i detalj helt inn til kvinnes underklær. Lyon greide også å fortelle at “*så langt de kunne fastslå*” hadde hverken mennene eller kvinnene kroppshår annet enn på hodet. Disse intime detaljene var mulig å komme frem til ettersom mennene villig vekk byttet alt de hadde av klær og dro hjem nakne, mens kvinnene beholdt bare sin lille underbukse på. Lyon nevner at små barn også ble tilbudt i bytte, men han legger til at språkvansker kan ha ledet til misforståelser der. Det var imidlertid ikke til å misforstå at koner ble tilbudt i bytte for kniver, og at kvinnene også oppmuntret til dette.

Lyons beskrivelse har en mer interessert og aksepterende tone enn Parrys, og Lyon nevner ikke noe inntrykk av at tigging og stjeling etter hvert tok overhånd. Tvert imot forteller han at eskimoene begynte å danse på isen ved siden av skipet etter å ha fått så mye i bytte og som små gaver. Både offiserer og mannskap fra skipene ble med å danse

akkompagnert av en felespiller. Det ble en del morsomheter og erting fra begge sider. Til slutt var deltakerne så utslitte at mannskapet trakk seg tilbake til skipene og eskimoene dro tilbake til land. Lyon avsluttet beskrivelsen av dette møtet med å skrive at eskimoene viste fullstendig tillit til “*kabloonas*” (kabloona = ikke-inuitt) ærlighet ved å la alt sitt utstyr og det de hadde byttet til seg ligge åpent og ubevoktet. Han la samtidig til: “*at noen tilfeller av uærlighet skjedde [fra eskimoenes side] der jern lå åpent og neglisjert, men det er lite å undre seg over at en slik fristelse skulle være uimotståelig: hadde små gullbarrer blitt kastet i Londons gater, hvordan ville det ha gått med dem?*” Det ble nytt besøk fra land dagen etter. Skipene var da kommet underveis igjen og byttehandel ble gjort inntil det ikke var mulig for kajakkene og umiakene å følge med lenger.

Det er opplagt ganske stor forskjell på måten Parry og Lyon beskriver disse eskimoene; Parry er nokså avvisende mens Lyon er interessert og nysgjerrig. Parry nevner ingenting om den store forbrødringsdansen på isen, mens Lyon skriver lite om overdreven tigging og mas. Det kan tenkes at en del av forskjellen bunner i at Parrys beskrivelse var den

offisielle beretningen fra ekspedisjonen som skulle leveres til Admiralitetet, mens Lyon minner leseren flere ganger om at hans journal egentlig var skrevet kun for internt familiebruk. Lyon beskrev like detaljert enkelte andre møter med eskimoer på vei mot den første overvintringen. Beskrivelsen var alltid med liten eller ingen fordømmelse selv der det var opplagt juks. For eksempel hendte det at en jerngjenstand fra britene ble mottatt uten at byttegjenstanden ble overlevert.

Den 10. september 1821 var skipene ved sørvestenden av Foxe Basin og traff der på en gruppe på ni eskimoer: menn, kvinner og barn. Parry fant disse mye mer ordentlige, renslige og hyggelige enn dem lenger sør i Hudson Strait. Det ble grei byttehandel inntil de to kvinnene i gruppen ble observert mens de stjal kopper og skjeer og gjemte disse i sine kamikker (høye, myke støvler av rein- eller selskinn). Gavene som kvinnene hadde fått ble tatt fra dem og Parry avsluttet møtet med en grad av skuffelse. Det viste seg senere på vinteren at denne gruppen, og ikke minst den ene kvinnen, var i nær slekt med gruppen britene kom til å tilbringe en del av vinteren (februar – april/mai) sammen med lenger nord i Foxe Basin.

Første overvintringen ved Winter Island 1821–22

Overvintringen ved Winter Island i sør-enden av Melville Peninsula ble en stor suksess med tanke på mennenes helse og velvære. Forbedringene fra Parrys forrige ekspedisjon (1819–20) sørget for at mat, klær og ventilasjon var best mulige. I

tillegg holdt de mange underholdningsmomentene og det vitenskapelige arbeidet aktiviteten oppe. Isolasjonen ble brutt 1. februar 1822 da 25 eskimoer nærmet seg skipene. Parry med fem andre gikk dem i møte og Parry fant dem å være stille, høflige og vennlige. Dette var i stor kontrast til de innfødte de hadde møtt i Hudson Strait. Britene ble overrasket over å finne en liten landsby av fem igloer og flere enn 60 mennesker beliggende omkring 3 km fra skipene, uten at de hadde lagt merke til den før. Senere forsto de at dette var fordi eskimoene kunne bygge sine igloer på bare et par timer slik at de rett og slett ikke hadde vært der før. Omkring 50 av eskimoene ble med britene tilbake til *Fury* hvor det snart var i gang sang og dans som de besøkende deltok i med stor energi og glede. Parrys beskrivelse var igjen holdt i en mer nøktern tone enn Lyons. Byttehandelene ble, som med de eskimoene britene hadde møtt tidligere,



Parry var veldig interessert i igloene han var inne i for første gang. (Kilde: Parry 1824).

forseglet med slikking på gjenstanden.

Denne gruppen med eskimoer hadde ikke tidligere hatt nevneverdig kontakt med europeere. Dette gjorde at Parry med glede kunne konstatere at de ikke maste om å få ting eller var uforskammet i bytting av gaver og gjenstander. Heller ikke brukte de åpenbare anledninger til å ta noe fra skipene eller utstyret som var satt på land. Tvert imot var de nøye med å returnere gjenstander som Parrys menn glemte eller mistet. At kniver av jern allerede forekom blant eskimoene skyldtes nok en kjedebyttehandel uten at de selv hadde den direkte kontakten med de opprinnelige eierne. I det hele tatt fikk de nye bekjentskapene mye ros i beretningen. For å skåne dem bestemte Parry at ikke flere enn seks menn kunne besøke igloene samtidig, og at de alltid måtte ha en offiser med seg.

Etter et nytt besøk i igloene skrev Par-

ry at britene returnerte til skipene svært tilfredse med den interessante dagen. Han mente at de herved hadde lagt grunnlaget for den perfekte samforståelsen og tillitten gruppene imellom, som nesten uten unntak kom til å vedvare resten av oppholdet.

I likhet med Amundsen benyttet Parry vinteren sammen med eskimoene til å forstå og beskrive dem best mulig. Han fikk dem til å bygge igloer ved skipene slik at britene fikk se hvordan det kunne gjøres på overraskende kort tid. Til gjengjeld underholdt britene med musikk, sang og dans som helt åpenbart var til stor moro og glede for eskimoene som danset uhemmet med.

Parry forsto snart at eskimoene ikke holdt seg med matlager, men var helt avhengige av å skaffe selkjøtt så ofte de kunne. Han beundret hvordan de kunne være på seljakt i timevis i streng kulde.



En gruppe eskimoer. Både Parry og Lyon beskrev deres klær inngående, fra ytterst til innerst. (Kilde: Parry 1824).



En av de innfødte ved Winter Island. Lyon var en utmerket kunstner og både hans og Parrys beretninger er illustrert med hans tegninger. (Kilde: Parry 1824).

Han så også at seljakten ofte feilet og forsto at eskimoene til tider kunne være på sultegrensen. Han begynte derfor å dele ut mat som han kalte for brødstøv (“*bread dust*” som var smuler av skipskjeks som kunne blandes med sel- eller hvalolje). Han skrev at “*da det ble opplagt at deres egne anstrengelser ikke alltid var nok til å skaffe dem mat i denne sesongen, og at hverken dovenskap eller noen idé om avhengighet av vår veldedighet fikk dem til å anstrenge seg mindre, ble det vårt ansvar forsiktig å hjelpe i deres behov ved rettidig og forsvarlig å dele ut ressursene som vi hadde avsatt til deres bruk for å forhindre absolutt lidelse blant dem.*” Når eskimoene ikke fikk tak i sel fikk de heller ikke olje til lys, matlaging og smelting av vann. De drakk store mengder vann hver gang de var på skipene, og fikk noe olje med seg hjem. Parry forærte dem også en ulv som britene hadde avlivet, og denne spiste de rå. Han var fornøyd med, og imponert over, å se at de voksne ikke tok noe av kjøttet selv før barna hadde fått. Senere oppdaget han at de spiste ulv kun når de var i alvorlig matmangel. Den 16. februar ble Parry og tre andre med på eskimoenes seljakt. Etter flere timers gange,

ispedd opp mot en times helt stille venting ved et par selhull, ble jakten oppgitt. Dette ga Parry enda mer innsikt i eskimoenes harde liv. Det finnes flere tegninger av seljakt i beretningen. Tidlig i mars fikk eskimoene lettere tak i sel og til og med en hvalross. Etter det var det stort sett bare drikkevann – i mengder – de ønsket seg når de besøkte skipene. Gjennom vinteren observerte Parry hvordan eskimoene i perioder var nær sultegrensen. Samtidig så han at når de var heldige og fikk en eller flere seler, eller av og til hvalross, så ble alt oppspist av hele gruppen på kortest mulig tid. Han mente at de burde ha spart noe av overfloden til senere. Under sulteperiodene, da “brødstøv” og olje ble delt ut til eskimoene hendte det ofte at Parrys menn la til noe av sin egen kjøttrasjon.

Parry og offiserene begynte å lære seg eskimo-ord og Parry laget en ord-bok. De ble kjent med eskimoene som individer, kunne deres navn og slektskap med hverandre og kunne beundre deres forskjellige ferdigheter enten det være seg som iglobyggere eller som Iligliuk, som ble en favoritt, for hennes begavelse med musikk og karttegning og hennes generelle intelligens. Også hennes bror Toolooak var like begavet og tegnet ansikter og dyr så ofte som han fikk muligheten. Det var Parrys mening at den unge mannen kunne tilegne seg hva som helst av kunnskap som kunne interessere ham om han ble tatt med til England. Han sonderste om Toolooak kunne tenke seg å reise vekk med britene og var ikke forbauset da svaret var et definitivt nei som ble gjentatt flere ganger. Begrunnelsen var at faren hans ville gråte om sønnen dro vekk. Den gamle faren, Ka-oong-ut,

hadde begynt med tiggemas og etter at han stjal en spiker fra skipet ble Iligliuk, Toolooak og flere av de andre fortalt at slik oppførsel måtte stoppes.

I tillegg til å tilegne seg eskimogjenstander ved byttehandel fikk Parry de nye vennene til å lage bruksgjenstander til britene. Dette gjaldt for eksempel snøbriller og selskinnsvotter som han forsto eskimoene hadde funnet de best mulige løsninger på. Ewerat, gruppens *Ang-et-kook* (angedok/shaman), imponerte imidlertid ikke Parry. Etter anmodning fra Parry satte Ewerat seg i en transe som forvrengte ansiktet mens han samtidig utstøtte dyriske lyder. Imidlertid syntes Parry det hele bare var latterlig og klovneaktig. Han noterte at kvinnene som var til stede brydde seg lite om opptreden, og det endte med at alle tilstedeværende lo godt.

Kaptein Lyon skriver litt mer om barna enn Parry, men begge var imponert over at de virket å være høflige og var pent kledd. Lyon skrev at første inntrykket var av stille og lite påtrengende oppførsel og dette inntrykket ble det aldri behov for å endre. Når han så på dem og sammenliknet dem med "*mange søte små bortskjemte barn i England*" kom de siste ut mye dårligere. Lyon bestemte seg for at om han noen gang fikk barn selv skulle han fortelle dem om disse barna hvis oppførsel måtte være et godt forbilde for hans egne. Barna blir også berømmet i en annen dagbok, skrevet av løytnant William Harvey Hooper⁴ som var på sin tredje ekspedisjon i Arktis. Hooper nevner at de nesten aldri gråt, selv om

de fikk relativt harde slag. For eksempel kunne de minste barna på morens rygg uforvarende få slag mens moren jobbet med noe. Han mente at slike slag ville ha medført at engelske barn hylte i en time. De yngre kvinnene var pene, ifølge Lyon, og var tatovert over hele kroppen unntatt på bryst og lår. Han skrev at han egentlig hadde tenkt å bruke en tegning av en ung tatovert kvinne foran i boken, men følte at det ikke var passende å vise en "naken" kvinne. Imidlertid kunne han fortelle at omfanget av tatoveringen ble konstatert ut fra at kvinnen(e) viste frem bare ett område av gangen. Lyon fikk en eldre kvinne til å tatovere et lite stykke av hans hud slik at han kunne se og kjenne hvordan prosessen foregikk. Han hadde tidligere reist i Nord-Afrika og Sudan og bemerket at han tålte helt greit både skitten og oljete eskimomat som de andre mennene fant avskyelig, samt rapingen som var vanlig under spisingen, fordi han hadde bodd en del hos "*mine venner araberne*."

Skipsmannskapene viste eskimoene hvordan en kan hoppe bukk over hverandre, noe som eskimoene kopierte med energi og latter. Stor beundring ble britene til del på søndagene, da mennene kledte seg opp i sine beste uniformer for å gå til gudstjeneste på *Fury*. Marinesoldatenes røde jakker fikk damene til å danse og skrike i ekstase. Parry måtte erkjenne at selv om hans ekspedisjon var utstyrt for å klare seg helt utmerket alene, så var det ikke til å komme fra at dette nære samværet med eskimoene hadde livet opp overvintringen og fått den til å gå raskt og uten at mennenes tålmodighet måtte prøves. De to gruppene var nå så pass gode venner at både Parry og andre

4. William Harvey Hoopers journal 1821–23 finnes i Royal Geographical Societys arkiver i London. Her referert i Savours 1999, s. 111.

av offiserene gjerne overnattet i en iglodersom det var greiere enn å dra tilbake til skipene. Likeledes ble noen av eskimoene underholdt og fikk overnatte i både Parrys og Lyons lugarer.

I begynnelsen av mars satte Iligliuk i gang med å tegne skissekart over hele området hun kjente til nordover fra der de nå var. Da britene senere seilte nordover forsto de hvor imponerende nøyaktig kartskissen var ut fra forutsetningene. Iligliat og Ewerat fortalte at det lå en større sjø lenger nord som var åpen om sommeren. En øy der ved navn Igloolik var fødestedet til de fleste av gruppen deres. Av beskrivelsene ble offiserene oppmuntret i troen på at det fantes en åpning fra Igloolik-området og vestover, som de regnet med ville lede dem videre gjennom Nordvestpassasjen.

Tidlig i april 1822 begynte noen av eskimoene å pakke og forlate leiren ved skipene. De måtte reise videre til nye jaktområder. Lyons beretning begynner å vise tegn til at han var blitt litt lei av eskimoene: At de hadde begynt å bli frekkere og stjal gjenstander eller kjøtt fra skipene, sto overalt på dekk og var i veien nå som britene måtte forberede ferden videre, og at de ofte var forlangende og utakknemlige. Både han og Parry nevner hvor fæle igloene så ut innvendig etter hvert som de ble skitnet til av sot samt olje og blod fra selene. Også Parry nevner deres utakknemlighet, men han var positivt overrasket da en av kvinnene som skipslegen hadde helbredet kom sammen med sin mann med presanger som takk for hjelpen. Iligliuks mann Okotook var samtidig nokså syk, antagelig med en form for lungebetennelse, og han ble tatt om bord og pleiet av skipslegen. Parry

observerte nå i likhet med Lyon at selv de best likte av deres eskimovenner begynte å tape i anseelse hos britene. Han skrev at Iligliuk i februar og Iligliuk i april var i sannhet veldig forskjellige personer. Britenes favorisering av henne, som en av de mest intelligente, hadde fått henne til å regne seg selv som så viktig at hun nærmest oppførte seg som en hevet over alle og som kunne gjøre som hun ville om bord. Okotooks helbredelse etter et par dager frembrakte ingen takknemlighet da han forsvant tilbake til igloene. Imidlertid, da gruppen dro kalte Parry dem for *“disse mennesker med evig godt humør og stadig munterhet.”*

Videre nordover sommer 1822

Den 2. juli 1822 var oppholdet ved Winter Island over og skipene begynte å bevege seg nordover igjen. Allerede dagen etter møtte de igjen eskimogruppen som hadde dratt fra skipene 23. mai. Det var tydelig glede på begge sider ved gjensynet og eskimoene var svært overrasket over å høre at skipene hadde brukt bare en dag på strekningen de selv hadde brukt 40 dager på. Parry fikk anledning til å sjekke kartene som Iligliuk og Ewerat hadde tegnet for dem, og fant at de stemte så godt som mulig. Det er faktisk slik at om en sammenligner eskimokarttegningen i Parrys beretning med et moderne kart ser en at likheten er overraskende tydelig. Dette til tross for de langt dårligere forutsetningene eskimoene hadde i forhold til moderne kartografi. Parry skrev at han gjerne hadde tatt alle eskimoene med på skipene nordover, men han var ikke sikker på at skipene ville ende opp der eskimoene ønsket seg.



Sommerteltene. "Dukene" var av sammensydd hvalrosshuder og selskinn. Det er ikke beskrevet hvordan de ble holdt oppe. (Kilde: Parry 1824).

Ved Igloodik traff de på en ny gruppe eskimoer som var litt redde til å begynne med, men roet seg da de hørte ord på sitt eget språk fra de fremmede. Det ble konstatert at disse hadde slektskap med Winter Island-gruppen og denne nye gruppen ble særlig begeistret over å høre nyheter om slektningene. Lyon bemerket at de sa Man-ik-to-mi ved ankomst og dette var hilsenen som Amundsen hadde hørt om og brukte til de første innfødte han traff i Gjøahavn, selv om han uttalte det som Minaktumi (Kløver 2014). Amundsen forteller at han benyttet seg av vokabularet i beretningen til John Ross (1819) for å begynne å kommunisere med eskimoene, men denne listen over ord fra Grønland inneholder ingen hilsningsord. Det er mulig han hadde notert ordet fra Lyons journal.

Siden det nå var sesongen for å bruke telt istedenfor igloer beskrev Lyon disse

nøye i sin journal. Han anslo at gruppen besto av omkring 120 personer. Teltene var av hvalrosshuder og selskinn sydd sammen på en veldig fin måte for å gjøre dem vanntette. Menneskene virket svært fattige og var skitne og dårlig kledd i skitne skinn som Parry kalte for "deer skins". Det var nok caribou eller nord-amerikansk villrein som fremdeles finnes i området. Likevel virket eskimoene å være i godt hold og hadde godt med mat på denne tiden.

Også hundene var fine og pene. Eskimoene oppførte seg bra og virket ikke uhøflige selv etter som de følte seg mer komfortable blant britene. Da Lyon og flere offiserer skulle ro tilbake til skipene kom de ut for høy sjø og dårlig vær og måtte returnere til stranden søkk våte. Eskimoene hjalp dem i land og tok dem til teltene hvor deres våte klær ble tatt vekk til tørking. I mellomtiden ble de kledd i

skinnklær som noen av eskimomennene tok av seg selv. Britene fikk plass i teltene og ble godt passet på. Det ble sang og dans til underholdning og britene måtte også synge til alle var gode og varme og var blitt veldig gode venner. Lyon bemerket at ingenting ble tatt fra dem eller fra robåten, selv om det var mye der som kunne friste. Det viste seg at Parry og hans menn i den andre robåten også hadde måttet ta tilbake til land og var innkvartert på lignende vis i andre telt et par kilometer unna. Der noterer ikke Parry noe om sang og dans, men at vertskapet var svært interessert i å høre nytt om deres slektninger og venner ved Winter Island. Tilbake på skipene neste dag ble mange gaver fordelt til eskimoene som hadde fulgt britene dit i sine kajaker.

Ved Fury and Hecla Strait og Igloolik

Den 20. juli hadde *Fury* og *Hecla* nådd området litt nord for Igloolik og Parry skrev: *"Jeg kan ikke vente lenger med å si hvor verdifull den geografiske informasjonen mottatt fra eskimoene hadde nå vist seg å være for oss, særlig ved denne spesifikke krisen."* De var kommet til det som syntes å være en stor åpning eller et strede som gikk vestover, men som var blokkert av is. Det kunne være akkurat den inngangen de var på leting etter som ville føre dem vestover som ønsket. Det måtte undersøkes, men *"hvem som kan sette seg et øyeblikk inn i vår situasjon vil kunne unngå å sette pris på verdien av den informasjonen som ikke tillot tvil om den geografiske stillingen til landområdene foran oss med hensyn til stredets eksistens, og således spare oss for den utenkelige spenning som fullstendig uvi-*

*tenhet om denne saken uten tvil ville ha frembrakt?"*⁵ Beretningen var jo skrevet til Admiralitetet og Parry var opptatt av å gi anerkjennelse til eskimoene som hadde bidratt med deres geografiske informasjon som viste seg å stemme såpass godt.

Fury and Hecla Strait er 190 km langt og fra 2 til 50 km bredt. En del øyer ved østenden gjør sitt til at isen blir hengende fast der og blokkerer gjennomgang. Det var først i 1948 at en amerikansk isbryter klarte å kjøre gjennom fra øst til vest og i 1956 at en isbryter fra den amerikanske kystvakten kom gjennom fra vest til øst (Savours 1999). Parrys oppdagelse i 1822 vekket en del håp om at Nordvestpassasjen ville kunne gjennomseiles denne veien, bare en fikk gode nok isforhold.

Ved Igloolik gikk Parry, Lyon og noen andre på land for å hilse på eskimoene der, og Parry fant dem veldig vennlige og hjelpsomme. Det ble noen hyggelige timer sammen ved bostedet. Han ble noe betuttet over å se menneskekranier som lå åpent sammen med knokler av hvalross og seler og kranier av hunder, rever og isbjørner. Enda mer overrasket ble han da eskimoene med entusiasme hjalp britene å samle noen menneskekranier for å ta med seg. Deres likegyldige innstilling overfor deres egne døde eller syke og gamle hadde også tidligere blitt observert av Parry. Siden besøket i land ble såpass vellykket sendte Parry en større gruppe med offiserer og mannskap i land i to båter. Dagen etter dro han tilbake selv og prøvde, sammen med noen andre, kajakkpadling på en innsjø i et par timer. Han fant det noe lettere enn antatt, selv om det var lett å gjøre feil. Han mente

5. Forfatterens oversettelse som skal beholde inntrykket av Parrys ganske snirklede språk.

at hans sjøfolk nok ville kunne mestre kunsten til all alminnelig bruk etter et par måneders øving.

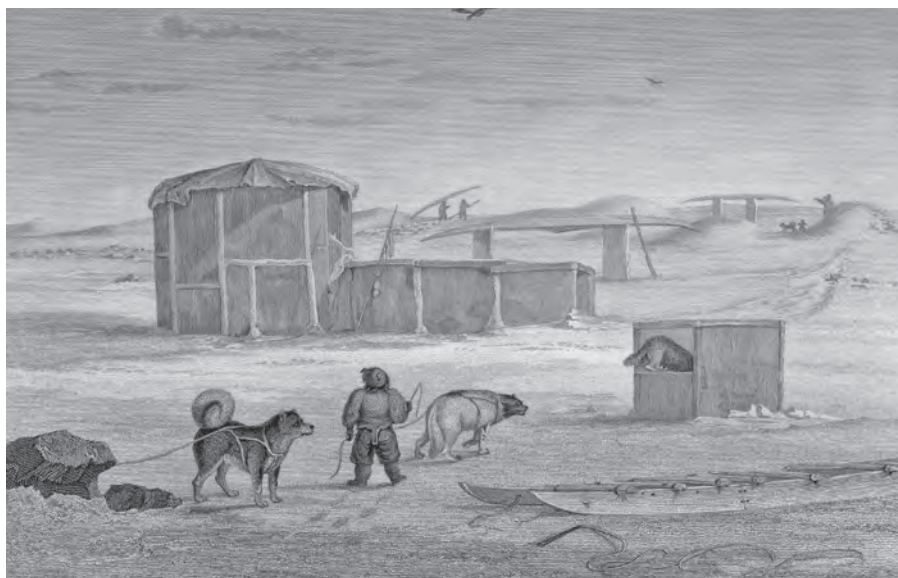
Kaptein Lyon fikk lov til å ta en fire-dagers tur med en eskimo som hadde lovet å skaffe fersk fisk til skipene, og hvor Lyon samtidig skulle undersøke geografien et stykke vestover. Underveis fikk de en rein og Lyon kunne rapportere at rått reinkjøtt smakte utmerket. Han prøvde også lufrøret som var like godt, samt en smakebit av blandingen av innvoller og mage (*něřōo-kā*) som eskimoene anså som en stor delikatesse. Den hadde en skarp syrlig smak som minnet om en blanding av syre- og reddikblad. Lukten minnet om ferskt bryggerkorn samt at ungt gress og reinlav var fremtredende. Som han skrev: *”Av něřōo-kā smakte jeg en liten porsjon ut fra at ingen som ønsker å bli forlikt med eller forstå adferden til villmenn⁶ skulle nøle ved å gjøre som de gjør mens en er sammen med dem.”* Han var meget imponert over eskimoenes hundesledekjøring og kalte det for *”et nydelig syn”* når sledene fór over isen. Alle deltakerne på turen var nokså våte ved returen til teltene og Lyons klær ble tatt til tørking, og hans eskimo-kamikker ble reparert uten spørsmål. Han ble anvist soveplass i det store teltet og krøp ned i sin teppepose hvor han omsider fikk sovne etter at mange eskimoer hadde vært innom for å høre om turen. *”... ved midnatt ble jeg vekket av en følelse av stor varme, og til min overraskelse fant at jeg var dekket av et stort reinskinn og under det lå min venn, hans to koner og deres*

yndlingsvalp, alle i dyp søvn og fullstendig nakne. Siden jeg antok at dette var ifølge normen lot jeg dem sove fredelig videre og igjen ga meg over til søvn.”

Neste dag samlet alle eskimoene seg rundt Lyon for å høre nytt om sine venner og slektninger ved Winter Island. Godt nytt gjorde alle klare for en feiring. Lyon og hans reisefølge George Dunn ble plassert i et stort telt hvor en dans begynte. Én mann av gangen danset alene og overlot så scenen til en annen ved å gni nesene sammen. Etter en stund ble Lyon oppfordret ved neseigniing og gjorde stor suksess med flere neseigniinger mot andre. Han skrev at han prøvde å velge de reneste han så for denne intime gesten. Dunn flyktet ut av teltet før det ble hans tur.

Den påfølgende dagen skrev Lyon at han var svært glad for at skipene ennå ikke var å se, slik at han kunne tilbringe en rolig dag med eskimoene og erfare hvordan de oppførte seg uten alt oppstuss som alltid fulgte britenes ankomster. Han fant dem å være stille og rolige, høflige og takknemlige, hjelpsomme og oppmerksomme. Han ble invitert inn i flere telt og plassert på husfarens plass hvor han hver gang måtte gjenta historien om hvordan det sto til med de kjente og kjære ved Winter Island. Han skrev at når han ble tilbudt mat som kanskje ikke virket direkte appetittelig ville han ikke sære dem ved å nekte å spise. Disse var mye mer nysgjerrige på alt ved britene enn Winter Island-gruppen hadde vært, det være seg klær, mat, landet eller koner. Eskimokvinnene ble forbløffet over å høre om de siste at de ikke pyntet seg med tatoveringer og ikke kledte seg i noen form for bukser. Lyon fikk seg flere tatoveringer og fikk demonstrert til alles

6. Lyon brukte ofte ordet *savages/villmenn* om inuittene, men i datidens språkbruk betydde det hovedsakelig folk fra andre kulturer som levde fullt og helt i pakt med naturen.



Eskimobolig og hundehus, begge laget av store plater av ferskvannsis med boligen kledt med skinn. Hundehusene var bygget slik at moren kunne hoppe inn og ut, mens valpene ikke fikk det til. Når vintersnøen kom, ble husene dekket til med snø. (Kilde: Parry 1824).

store glede det å hoppe bukk, før en båt fra *Hecla* ankom. Han fikk flere nesegniinger og en stor avskjed da han dro tilbake til *Hecla* sammen med turkameratene Too-lemak og Ooyarra. Disse skulle overnatte på skipet og få med seg presanger tilbake. Lyons rapport ble inkludert i sin helhet i Parrys beretning.

Utforskning av åpningen mot vest

Midt i august 1822 dro Parry og fem menn til fots vestover for å forsøke å konstatere om åpningen skipene nå lå ved faktisk ledet hele veien til en åpen sjø i vest. Isen var for tykk til at skipene hadde noen mulighet for selv å avansere gjennom. En planke ble tatt med og brukt av gruppen til å komme seg over større råker eller utrygg is. Junioroffiser Francis Crozier, som i 1845 var nestkommanderende

under Sir John Franklin og døde sammen med alle de andre i Nordvestpassasjen, ble med fra *Fury* den første dagen som ekstra bærehjelp. En fire-dagers hard tur brakte mennene til det Parry døpte Cape North East, hvor de kunne konstatere at det faktisk var et strede som ledet til et større sjøområde. Som nevnt tidligere døpte Parry streket *Fury* and *Hecla* Strait og mennene jublet over det som syntes å være en raskere vei mot vest enn Lancaster Sound lenger nord. Parry bemerket at den geografiske informasjonen han hadde fått fra ”så mange intelligente eskimoer” igjen hadde vist seg korrekt. Tilbake på skipene ble forsøk etter hvert gjort til å presse gjennom stredet, men isen et stykke innover var for tykk. Crozier og to menn ble sent til Cape North East for å observere tidevannet og strømmen fra den enden. James Clark Ross, som deltok

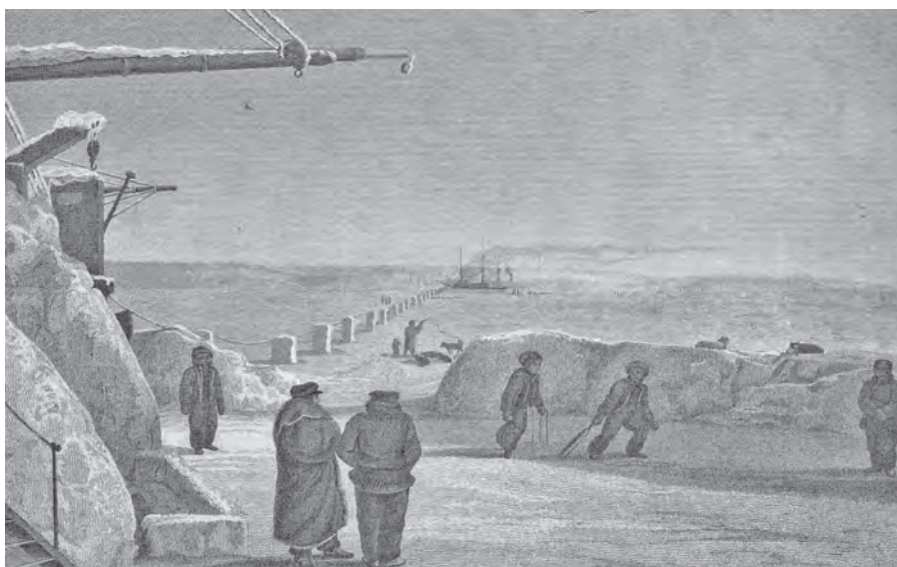
på Parrys fire arktiske ekspedisjoner og senere ble berømt for sine egne polar-ekspedisjoner, ble sendt ut på en annen utforskningstur, mens både Parry og Lyon dro også ut igjen for å grundig undersøke landet sør for streket. Utover i september var det klart at en ny overvintring måtte finne sted i nærheten av Igloolik hvor de ble fra oktober 1822 til august 1823.

Den andre overvintringen, ved Igloolik 1822–1823

Den 24. september ankret skipene opp utenfor Igloolik og ble møtt med stor begeistring fra lokalbefolkningen. Både Parry og Lyon beskrev de gamle boligene, som var konstruert med store bein som bærende elementer, som forferdelig skitne med alt avfall fra forrige vinter som dekket gulvet og luktet. De nye boligene, som nettopp var bygget av store plater

av ferskvannsis, var på den annen side rene og lyse og faktisk gjennomskiktige på dette stadiet. I de gamle "beinhusene" kunne det være flere familier som hadde faste områder på benkene rundt veggene.

Benkene var såpass høye at når de besøkende krabbet inn gjennom den våte og sølete inngangen var føttene til beboerne på høyde med de besøkendes hoder. Lyon bemerket at det var vanskelig å nå frem til benkene grunnet den skrånende og glatte gulvflaten. Litt senere så Lyon at ishusene var blitt kledd innvendig med rene sel-skinns som gjorde dem mye hyggeligere. Han var svært begeistret for de rene og pene ishusene, og de små ishusene til valpekullene. Han bemerket hvor dårlig kledd eskimoene var, med slitte og fettete reinskinnsklær som nok ikke lenger hadde noen varmende effekt. Eskimoene skyldte på at de hadde byttet vekk sine buer og piler for "kabloonagenstander" og derfor



Fury og Hecla under overvintringen ved Igloolik. En snømur ble laget rundt hvert skip for å skape et lunere område rundt skipene. Her ser vi at det blant annet ble brukt til å spille cricket. (Kilde: Parry 1824).

ikke fikk drept nok reinsdyr. De var imidlertid ivrige på å tilby de buene de hadde igjen, og de innrømmet at sommeren hadde vært dårlig både værmessig og når det gjaldt forekomsten av reinsdyr. På den annen side så eskimoene ut til å være velnærte, sunne og friske.

Parry beskrev i detalj en helt annen type bygninger et annet sted på øya, som besto av en gruppe på femten ovalformede steinmurer med indre og ytre ringmurer. Ewerat og Togolat forklarte at de ble brukt når gruppen var så heldig å få drept en hval. Slaktingen foregikk da rituelt i forbindelse med disse strukturene.

Eskimoene strømmet til skipene etter som isen stadig ble tryggere og til dels lenge før Parry mente den var trygg nok. Det var omkring 8 km fra *Fury* til bosettingen og ca. 1,5 km mellom skipene. Store grupper kunne samles på skipene og med stor entusiasme hjelpe til med å hale i tau, betjene ankervinsjen, sage vekk is, og samtidig herme etter mannskapenes

arbeidssang. Parry nevnte spesielt to unge menn, Nōōgloo og Kōngōlëk, som var omkring 18-20 år gamle og var raske til å forstå arbeidet. Etter hans mening var ”[de] (for å snakke som en naturforsker) kanskje like fine eksemplarer av menneskeheten som nesten noe land kan frembringe.” Parry var noe senere svært lei seg over å høre at nettopp Nōōgloo (”blomsten i hele stammen”) var en av flere som døde i løpet av vinteren.

Gruppen fra Winter Island, som skipene hadde passert etter en dags seilas mot nord, ankom nå og gjensynet var som blant gamle venner med håndhilsninger og ”How do you do Mr xxx” fra enkelte av dem. Det var givende for dem å kunne vise for sine venner og slektninger i Igloolik hvor vante de var ved å være blant de fremmede og om bord i skip. Oōyārā sov om bord i *Hecla* og demonstrerte for Lyon og andre hvordan en ”annatko” (shaman) oppfører seg når han går i transe. Han viste hvordan en



Eskimokvinner og et barn ved Igloolik. Særlig tydelig her er de vide kamikkene kvinnene brukte – hvor enkelte gjemte gjenstander de tok fra britene. (Kilde: Parry 1824).

får ild ved å drille med en pinne i et hull i et trestykke, noe som Lyon ikke hadde sett før i praksis. Imidlertid informerte Oōyārā samtidig om at dette var noe avleggs og de fikk ild nå ved å slå to stykker svovelkis mot hverandre.

Lyon skrev mye om eskimoene i løpet av vinteren og var helt tydelig svært interessert i å lære så mye som mulig av deres levesett, slik som Amundsen var i sin tid ved Gjøahavn. Han skrev at flere kunne lære om høflighet fra eskimoene. Eksempelvis hadde Toolemak sovet i Lyons lugar og etterpå passet på å spise og drikke alt som ble tilbudt ham. Toolemak var klar over at briter som besøkte eskimoene nektet med avsky å ta enkelte av de lokale delikatessene de ble budt, noe Lyon mente var svært uhøflig. Lyon bestemte seg derfor for at han selv skulle gjøre det samme som Toolemak og alltid spise maten eskimoene serverte uansett om det langt fra var det beste han visste.

Parry beretter at, som en del av arbeidet for å klargjøre skipene for vinteren, brukte de det de hadde lært av eskimoene til å bygge en snømur rundt skipet, men med litt avstand slik at den både beskyttet skroget og ga ly for mennene til å gå rundt skipet. Selv om det var vanlig å organisere teaterforestillinger gjennom vinteren forteller Parry at dette ikke var særlig nødvendig denne vinteren, da de konstante besøkene av eskimoene ga nok moro og interesse.

Både Parry og Lyon byttet til seg slede og hunder, og de hadde glede av å mestre kjøringen og kjøre på korte turer selv midt på vinteren. Begge skrev at eierne ikke ville gi fra seg hundene før de hadde fått forsikring om at hundene ikke skulle drepes, og de viste omtanke for hundene i

kontrast til den harde måten de behandlet dem på ellers. Lyon var begeistret over sine 11 hunder og roste høyt hvordan de alltid fant frem og hvor fort og trygt de kunne transportere både mennesker og last. Hadde Robert F. Scott lest denne journalen nøye før han planla sin tragiske sydpolekspedisjon (1910–13) hadde han kanskje forstått at slike hunder var mer hensiktsmessige å bruke i Antarktis enn ponnier!

Mot slutten av januar var det flere dødsfall blant eskimoene. De syke ble flyttet ut til skipene hvor de fikk varme, tørre soveplasser og den pleien det var mulig å gi. Både Parry og Lyon tok syke inn i sine egne lugarer for pleie. Den ni-årige søsteren til en av pasientene imponerte slik at en del av mennene bemerket at det egentlig var flere lag med skitt heller enn faktiske forskjeller som skilte henne fra europeere. Midt på vinteren gikk kvinner og barn nesten daglig



Tegninger av eskimoredskaper. (Kilde: Parry 1824).

de 20–23 km tur-retur skipene for å tigge om mat, og brødstøv og olje ble utdelt til alle. Da det etter hvert ble for vanskelig å ta alle de syke om bord for å stille dem der – blant annet ble sykerommet infisert av lus – fikk Parry bygget et hus på isen mellom skipet og den beskyttende snømuren, med ovn og fem senger. Parry var tilbøyelig til å mene at en del av dødsfallene var knyttet til eskimoenes praksis med å spise seg usedvanlig overmette når de først fikk tak i jaktbytte, for så å sulte like ille etterpå.

Både Parry og Lyon beskriver inngående hvordan eskimoene behandlet sine egne syke og døde, og de var ikke imponert. Greit nok at de var pragmatiske i dette området hvor det var ingen gitt å få et langt og lykkelig liv. Verre var den tilsynelatende likegyldigheten som er nevnt tidligere. Flere ganger oppdaget britene at de døde ble summarisk begravet for så å bli gravd opp og spist av hundene uten at deres pårørende eller andre reagerte.

Det var ikke bare syke eskimoer som fikk ligge i kapteinslugarene. Kommunikasjon mellom eskimoene og britene var blitt så pass grei at Lyon forteller om flere av hans gjester som holdt lange orienteringer om forskjellige sider ved eskimoliv. Det kunne være grupper på omkring 10 personer som fikk overnatte der. Mot slutten av sin journal kom han med det han tidligere hadde lovet, å beskrive eskimoene enda mer inngående enn før. Hans kapittel IX har overskriftene: *Beskrivelse av eskimoene – Deres klær og ornamenter – Kvinnenes arbeid – Kajaker – Sleder – Våpen – Jakt på isen – Hunder – Landdyr – Ulvefeller – Fiske – Geografiske kunnskap – Generell karakter – Ekteskap – Vurdering av kvin-*

nene – Behandling av barn – Opptreden overfor de gamle, de syke og de døde – Overtro.

Kvinnenes oppfinnsomhet i sitt mangfoldige arbeid fikk særlig ros. Lyons beskrivelser er såpass detaljerte at de, i likhet med Parrys, må være en unik kilde til informasjon om denne eskimogruppen før de ble endret av kontakt med verden utenfor.

Både Parry og Lyon roste gjentatte ganger eskimoenes ærlighet, i og med at tyverier var svært sjeldne til tross for mange fristelser. Én gang i løpet av vintren ved Igloolik fant Parry det nødvendig å statuere et eksempel og en tyv fikk 12 slag med den tradisjonelle ”*nihaletkatt*” (pisk av tauverk eller lær med ni ender med knuter, brukt i eldre tid som strafferedskap)⁷ mens andre så på. Disse ble umiddelbart noe skremt, men kom snart tilbake til skipene igjen. Parry skrev at han dokumenterte dette som bevis for deres generelle ærlighet, hvor en slik tyveriepisode var et unntak.

Sent i mars og tidlig i april dro mange av eskimoene til et naboområdet hvor det var mange hvalross og derved mer enn nok mat for alle. Hvalrosshjerte, lever og nyrer var blitt populære hos britene også, og ble savnet da eskimoene ikke hadde noe å bytte bort. Parry besøkte dem med sin hundeslede og familien som han losjerte hos ”*oppførte seg overfor oss med en snillhetsgrad og genuin gjestfrihet som ingenting kunne overgå.*” På den 3–4 timer lange tilbaketuren var snødrevet så tykt at mennene ikke kunne se særlig mye av veien, men hundene imponerte stort ved å trekke sleden direkte tilbake til

7. I hht. Det Norske Akademis ordbok.

den nå forlatte bosettingen i nærheten av skipene. Hundene ble utover våren brukt i arbeidet med å legge sand utover isen for å fremskynde smeltingen, og igjen hadde Parry mye ros å meddele om deres nytte.

Den 7. juni satte begge kapteinene av gårde med hver sin hundeslede. Lyon med to menn og 10 hunder skulle til vestsiden av stredet for å undersøke så mye som mulig av området på den andre siden. Parry med Crozier og en annen skulle assistere dem en del av veien for så å lete etter en innsjø hvor han var blitt fortalt at det var mye laks å få. På vei tilbake besøkte Parry en annen gruppe fra skipene som var i et område for andejakt.

Også Parry avsluttet sin beretning med en lang og detaljert beskrivelse av eskimoene og deres levesett. Beskrivelsen dekker snaue 60 sider og i tillegg kommer 13 sider ordbok og to sider med tegninger av redskaper. Både Parrys og Lyons beretninger er i tillegg gjennomillustrert med Lyons tegninger.

Sommer 1823 og hjemreisen

De fleste eskimoer hadde reist til andre jaktområder på denne tiden (tidlig juni) og det var bare noen få som besøkte skipene frem til de slapp ut av isen andre uken i august. Den opprinnelige planen var at *Hecla* skulle returnere til England og rapportere om ekspedisjonen så langt, mens *Fury* skulle overta en del proviant og utstyr og være ett år til for å undersøke området nærmere. Imidlertid, etter 27 måneder underveis var det tydelig at skjærbuk begynte å vise seg blant enkelte i mannskapet på *Fury*. I tillegg tvilte Parry på at ett skip alene ville kunne utrette

mye under de vanskelige isforholdene de opplevde i området ved Igloolik. Så etter å ha forhørt seg med Lyon og skipslegen bestemte han seg for at begge skipene skulle returnere til England. En gammel skipsbåt og en god del andre trematerialer ble lagt igjen på land til eskimoene før *Fury* og *Hecla* seilte sørover. Den 17. september var de ute av den siste isen og var på vei tilbake til England som de nådde etter å ha vært borte i 2½ år.

Konklusjon

Både Parry og Lyon viste stor interesse for inuittene de traff, og deres beskrivelser av menneskene og levesettet deres er like detaljerte som Amundsens fra Gjøahavn i 1903–05. Det er tydelig at ikke alle inuittene ble betraktet som likeverdige sammenlignet med den jevne europeer, men noen ble plassert minst like høyt. Både barna og enkelte navngitte inuitter ble sagt å kunne lære folk hjemme mye. De to kapteinene deltok gjerne i dagliglivet til inuittene og hadde stor glede av å lære kajakkpadling og hundekjøring. De meddelte hjemover hvor imponerte de ble over inuittenes ferdigheter både med disse transportmidlene og med iglobygging. Kvinnene ble rost for deres ferdigheter med syng av klær, telt og kajakktrekk. Britene tok enkelte inuittplagg i bruk selv. Kapteinene tok også gjerne inuitter om bord i skipene og inn i sine egne lugarer, både ut fra humanitære hensyn og for at de som venner kunne høre om hverandres liv.

En del trekk skuffet eller sjokkerte britene. Særlig den tilsynelatende likegyldige behandlingen av syke og døende,

samt behandlingen av likene etter døden virket avskyelig uten at det ble fremmet noen mulige formildende forhold. Måten de spiste på, som kunne virke som en orgie i blod og olje, var det bare Lyon som hadde en viss forståelse for. Han hadde tidligere erfaringer blant innbyggere i Nord-Afrika og Sudan som også hadde egne, litt røffere matvaner enn britiske offiserer. Lyon gikk også lengst i å være med på alt som skulle spises, både for å oppleve det og ikke minst som en høflighetsgest. Han lot seg også tatovere flere ganger for å oppleve hvordan det gikk for seg. At alt mulig, fra barn til oljelamper, ble vasket ved slikking var også noe britene hadde liten forståelse for, selv om andre metoder ikke var opplagte.

Alt i alt må det kunne sies at både britene og inuittene hadde stor glede av disse vintrene sammen. Det var trolig britene som lærte mest av de andre, spesifikt om hvordan man tilpasset seg livet i de ugjestmilde arktiske egnene. Ved gjennomlesning av Parrys og Lyons beretninger merkes det likevel en tendens til å oppfatte inuittenenes liv som stakkarslig, noe som gjerne kunne forbedres med input fra europeisk tankegang. Det gjaldt slike temaer som å leve mindre i dagen ved å spare mat i gode dager til de dårlige dagene som helt sikkert ville komme. Det å ha mer empati for egne syke og døde var et annet forbedringspunkt. Hygieniske standarder var enda et område som var vanskelig helt å godta, særlig for Parry

Lyon var mer aksepterende og forståelsesfull for hvordan inuittlivet hadde måttet tilpasse seg de barske og krevende forholdene i Arktis. Amundsens dagbøker fra King William Island viser at han hadde enda større aksept og forståelse for

forholdene som inuittene levde under. Det var ikke mange sider ved livet deres som han mente europeere kunne, eller burde, forsøke å forbedre. Imidlertid må det anerkjennes at Parry hadde vokst opp med Marinens strenge koder fra han var 13 år gammel. Likevel kunne han i sin offisielle beretning til Admiralitetet uttrykke sin interesse, glede og verdsettelse over å dele opplevelser med inuittene på deres premisser. Det gjaldt aktiviteter som å smake på livet i igloer, bli med på seljakt, erverve og kjøre sin egen hundeslede og prøve seg på kajakkpadling. Samtidig tok han et stort skritt i retning av å motbevisе at britene på ekspedisjoner i Nordvestpassasjen på 1800-tallet oppførte seg overfor inuitter som om de hadde landet på Mars og møtt de små grønne mennene der.

Litteratur

- Kløver, G. O. (red.) 2014. Roald Amundsens dagbøker fra Nordvestpassasjen 1900–1907. 2 Bd. Frammuseet, Oslo.
- Lyon, G. F. 1824. The Private Journal of Captain G.F. Lyon, of H.M.S. Hecla. John Murray, London.
- Parry, W. E. 1821. Journal of a Voyage for the Discovery of a North-West Passage from the Atlantic to the Pacific; Performed in the years 1819–'20, in His Majesty's Ships Hecla and Griper. Admiralty, London.
- Parry, W. E. 1824. Journal of a Second Voyage for the Discovery of a Northwest Passage from the Atlantic to the Pacific. Admiralty, London.
- Ross, J. 1819. A voyage of discovery, made under the orders of the Admiralty, in His Majesty's ships Isabella and Alexander, for the purpose of exploring Baffin's Bay, and inquiring into the probability of a north-west passage. Vol 1, 2nd Edition, London.
- Savours, A. 1999. The Search for the North-west Passage, Chatham Publishing London.

Tre kulturminner ved Longyearbyen

Spor etter den eldste gruvedriften

Av Peter J. Brugmans

Peter Johannes Brugmans er utdannet bergingeniør fra Norges tekniske høgskole (NTH) i 1982 og har blant annet vært ansatt hos Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Han har vært ansatt i Bergvesenet (senere Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard) fra 1994 til 2020. I perioden 2008–2020 var han etatens representant på Svalbard. I dag er han pensjonist, med en sterk interesse for bergverkshistorien på Svalbard.

Innledning

En tilreisende som kommer til Longyearbyen oppdager raskt at virksomheten i tidligere tider hovedsakelig har vært innrettet mot én ting, nemlig kull. Kulldriften har satt sitt preg på kulturlandskapet. Etterlatenskaper som minner om kulldriften, er allestedsnærværende. Det skal godt gjøres å unngå å treffe på ett kulturminne som ikke har direkte eller indirekte tilknytning til kulldriften i området. Allerede på flyplassen blir en tilreisende minnet om dette. Fra terminalbygget kan de som ankommer Svalbard Lufthavn se daganlegget til Gruve 3 i lia sør for flyplassen. Med sin kullsilos og sine gråbergtipper er daganlegget et nokså markant trekk i landskapet. På veien innover mot Longyearbyen dukker det opp flere kulturminner. På venstre hånd kommer først kullkaia og Titankranen samt kulloppet på Hotellneset, så kom-

mer taubanen på høyre side på brinken ovenfor veien inn til byen.

Til sammen har det vært ni gruver i drift på strekningen fra Svalbard Lufthavn og til Breinosa inne i Adventdalen. Der som vi tar disse gruvene i rekkefølge fra flyplassen har vi Gruve 3, Gruve 1a, Gruve 1b, Gruve 4, Gruve 2b, Gruve 2a, Gruve 5, Gruve 6 og Gruve 7). I dag er det kun drift i Gruve 7 på Breinosa. Den leverer blant annet kull til det lokale energiverket. Men også denne gruva vil snart gå over i historien.

Når Gruve 7 innstiller driften om få år vil en nesten sammenhengende epoke på 125 år med kulldrift være over ved Adventfjorden. Minnene om kulldriften vil imidlertid fortsatt være synlige i lang tid fremover. Levningene og etterlatenskapene etter kulldriften vil minne oss om at det var kullene som la grunnlaget for det moderne Svalbard og bosetningene der oppe og for norsk suverenitet. I denne artikkelen skal vi ikke gi bosetningene noen nærmere beskrivelse. I stedet skal vi gjøre et forsøk på å beskrive tre kulturminner fra kulldriftens barndom.

Tidlig kullvirksomhet

Kullene på øygruppen har vært kjent siden øygruppen ble oppdaget ved inngangen til det 17. århundre. Likevel lot utnyttelsen av denne ressursen vente på seg. Dette til tross for at kullene lå relativt

lett tilgjengelig på flere av de steder som ofte ble besøkt på denne tiden, herunder Isfjorden. Ofte ligger kullforekomstene helt i vannkanten. Der fikk de ligge i fred den første tiden. Det var først da dampskipene kom at kullene ble gjenstand for interesse.

Sir James Lamonts besøk med Diana

Et av de tidlige forsøkene på å ta ut kull fra kullforekomstene på vestsiden av Adventfjorden skjedde i 1870-årene. Hvorvidt det er tatt ut kull tidligere er ikke godt å si, men helt umulig er det ikke. Sommeren 1871 ankret den britiske yachten *Diana* opp like innenfor Adventpynten. Under en ekspedisjon i land oppdaget maskinisten om bord et kulleie like vest for Hotellneset. Kullene ble funnet som løse kullstykker i et bekkeløp. Ved å følge bekkeløpet lyktes maskinisten i å finne selve kullfløtsen, som viste seg å være ca.

90 cm mektig. I løpet av tre dager klarte mannskapet til *Lamont* å bryte ut ca. 10 tonn kull som ble bragt ombord i *Diana*. Kullene ble både samlet sammen som løse kullstykker fra deltaet ved utløpet av bekken og hugget ut fra fast berg. *Lamont* skriver at kullene var gode, men at de inneholdt noe svovel. De var dessuten fuktige på grunn av isen som fulgte med under brytingen. Likevel utgjorde kullene fra Adventfjorden et kjærkomment tilskudd til kullbeholdningen om bord. I sin bok “Yachting in the Arctic Seas” gir *Lamont* (1876, s. 281–283) en ganske god beskrivelse av beliggenheten av gruen eller stedet hvor han tok ut kull. Det vil si noen gruve i alminnelig betydningen av dette ordet har det neppe vært. Uttaket har trolig foregått ved at kullene er blitt hakket løs (Fig. 1). Noen umiddelbar betydning utover å etterfylle *Dianas* kullbunkere fikk denne episoden ikke. Den avstedkom ikke noe kullrush.



Figur 1. Dianagruva ved Longyearbyen. Bildet er sett mot nordvest med Isfjorden i bakgrunnen. (Kilde: *Lamont* 1876).

Overvintreres bruk av lokale kull

At kullforekomstene langs sørsiden av Isfjorden også var kjent blant fangstfolk går klart frem av flere beretninger fra de siste årene av det 19. århundre. Blant annet nevner både Andreas Holm og Klaus Thue at de hentet kull på strekningen Adventpynten-Colesbukta til bruk under sin overvintring 1895–96 (Holm & Thue 1997). Det samme gjorde Hans Furfjord som i likhet med Holm og Thue overvintret på Hotellneset. Han overvintret der vinteren 1898–99 (Furfjord m. fl. 2003).

Sommeren 1899 var Tromsø-skipperen Søren Zachariassen på Svalbard. Zachariassens ekspedisjon regnes som den første virkelige prospekteringsekspedisjon etter kull. Den kom til å utløse interessen for kullene på øygruppen. I årene som fulgte økte aktiviteten. Kullforekomstene ved Adventfjorden ble oppskjerpet og kullene var ikke lenger av lokal, men av nasjonal og etter hvert også av internasjonal interesse.

Tre selskaper

Sommeren 1900 ble kullfeltene på vestsiden av Adventfjorden besøkt igjen. Denne gangen var det ikke et tilfeldig anløp av et dampskip som skulle supplere sine kullforsyninger, men av en regulær prospekteringsekspedisjon. Nyheten om Zachariassens ekspedisjon hadde funnet veien til avisene og blitt behørig omtalt. Omtalen i avisene gjorde at også andre begynte å vurdere mulighetene for kullfunn der oppe i nord. Kullene var godt kjent i ishavsmiljøet i de norske ishavsbuene – Tromsø, Hammerfest og Vardø. Fra å ha vært regnet som en geologisk

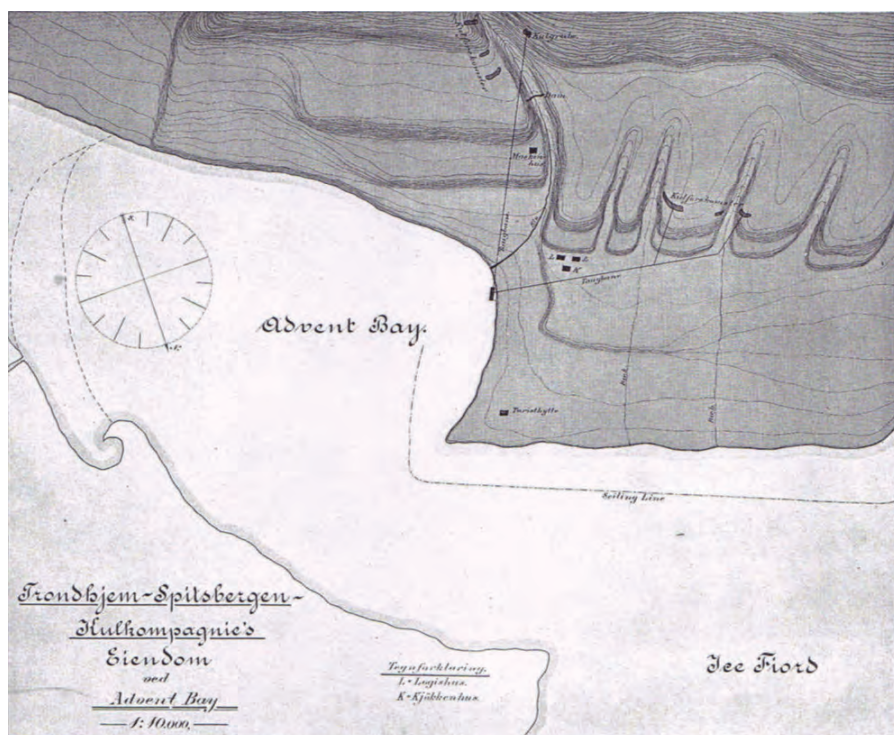
kuriositet var kullene på Svalbard så å si over natten blitt et attraktivt råstoff.

Trondhjem-Spitsbergen Kulkompani

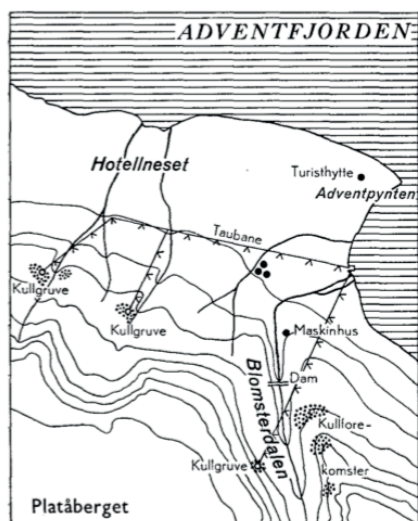
En av Zachariassens kolleger som også kjente til kullforekomstene ved Isfjorden var den noe yngre ishavsskipperen Henrik Bergeton Næss. Han klarte våren 1900 å engasjere en del forretningsmenn i Trondheim til å utruste en ekspedisjon for å søke etter kull på Spitsbergen. Disse organiserte seg i interessentskapet Trondhjem-Spitsbergen Kulkompani. Etter at interessentskapets ekspedisjon sommeren 1900 hadde vært innom flere lokaliteter på Spitsbergen fant den ut at de mest lovende områdene lå på vestsiden av Adventfjorden. I tillegg til ekspedisjonen i 1900 sendte interessentskapet opp ekspedisjoner i 1901 og i 1904 (Hoel 1966, s. 588–595). Trønderne gjorde også forsøk på å skaffe kapital til et aksjeselskap som kunne utbygge kullfeltene for drift, men uten å lykkes. Interessentskapet valgte derfor å selge feltene.

Arctic Coal Company

Kjøperne var den amerikanske forretningsmannen John Munroe Longyear og hans kompanjong Frederick Ayer fra Boston, Massachusetts. Etter innledende undersøkelser sommeren 1905 overtok de kullfeltene og dannet selskapet Arctic Coal Company. I tillegg til at amerikanerne gikk i gang med ordinær gruvedrift gikk de også i gang med kullundersøkelser. Undersøkelsene omfattet oppmålinger av trøndernes skjerpegroper, uttak av prøver og ikke minst analyser for å kartlegge kullkvaliteten. I tillegg etablerte amerikanerne også nye skjerpegroper.



Figur 2a. Trøndernes gruver og skjerp ved Longyearbyen. (Kilde : Prospekt fra 1902, Getz & Grønvold 1903).



Figur 2b. Trøndernes gruver og skjerp. (Kilde: Hoel 1966).

Hovedtyngden av undersøkelsene ble gjennomført umiddelbart før utbruddet av første verdenskrig. I årene 1912 og 1913 ble det utarbeidet topografiske kart som dannet grunnlag for de geologiske undersøkelsene. Amerikanerne fortsatte sin virksomhet på Spitsbergen frem til sommeren 1915. Da gjorde verdenskrigen det umulig for dem å fortsette driften. Kullfeltene ble da solgt.

Store Norske Spitsbergen Kulkompani

På denne tiden var det Storbritannia som sto for Norges kullforsyning. Krigsforholdene gjorde at både norske myndigheter og næringslivet fant det ønskelig å sikre seg en uavhengig kullkilde. Anled-

ningen bød seg da amerikanerne forsøkte å selge kullfeltene. Det ble dannet et norsk syndikat av banker og skipsredere som overtok de amerikanske kullfeltene på Spitsbergen våren 1916. Syndikatet ble senere omorganisert til selskapet Store Norske Spitsbergen Kulkompani. Nordmennene tok opp driften sommeren 1916. Driften har senere pågått kontinuerlig, med unntak av perioden september 1941 til sommeren 1945. Store Norske har siden forestått den norske kulldriften ved Adventfjorden.

Tre kulturminner

Virksomheten til de tre selskapene som er nevnt ovenfor har etterlatt seg mange levninger som i dag er å betrakte som kulturminner. Gjennom å beskrive tre av disse kulturminnene skal det i denne artikkelen gjøres et forsøk på å belyse litt av den eldste gruvehistorien på vestsiden av Adventfjorden. Samtlige av disse kulturminnene er lett tilgjengelige.

Lokalitetene som vi skal ta for oss er, regnet fra vest mot øst:

1. *Et gammelt gruveinnslag nedenfor veien like øst for Gruve 3*
2. *Et gammelt gruveinnslag like vest for Frølageret*
3. *Et gammelt gruveinnslag på Blomsterdalshøgda, på østsiden av Blomsterdalen*

Beliggenheten til kulturminnene fremgår av Fig. 2a og Fig. 2b. Historien til disse tre lokalitetene er interessant, men fragmentert. Den kan delvis leses ut fra funn av løse gjenstander og observasjoner på stedet. Delvis må historien suppleres med skriftlige kilder. Funnene

på stedet gjør det ofte mulig å si omtrent når virksomheten foregikk og at undersøkelsene har vært drevet i flere omganger/kampanjer. Med litt flaks er det også mulig å fastslå rekkefølgen av de enkelte undersøkelseskampanjene. Det blir omtrent som når geologene foretar relativ aldersbestemmelse av forskjellige bergartslag ut fra funn av fossiler. Ved å knytte funn og observasjoner på stedet til skriftlige kilder blir det mulig å få til et mer helhetlig bilde. I det følgende skal det gjøres et forsøk på å komme frem til en så fullstendig historikk som mulig for de forskjellige lokalitetene.

Gruveinnslaget øst for Gruve 3

Dette stedet er lett tilgjengelig og ligger nedenfor veien til Gruve 3, der hvor veien krysser en ravine omtrent 100 m øst for dagenlegget til gruva. Området er påvirket av senere tiders aktiviteter, herunder også kullundersøkelser. Spor etter bulldoser minner om undersøkelser mot slutten av 1960-årene eller tidlig i 1970-årene.

Beskrivelse av stedet

Kulturminnet består av et stollinnslag på vestsiden av ravinen eller bekkeløpet som går ned til sletten ved flyplassen. Stollen er drevet inn ca. 5–10 m nedenfor kanten av ravinen. Bredden på stollen er ca. 2 m ved åpningen. I dag er stollen fylt av is og er delvis sammenrast. Det er derfor vanskelig å si noe sikkert om hvor langt inn den er drevet. Når stollen er blitt drevet inn er det heller ikke uten videre mulig å si noe sikkert om. Stollen er forbygget et stykke innover og selve åpningen har

vært kledd igjen med flammeduk eller presenning. Dette tyder på at den også må ha vært undersøkt i nokså ny tid.

Det er tydelig at den har vært drevet inn i kull. Lokaliteten bærer preg av å ha vært undersøkt over flere perioder. Kullfløtsen som undersøkelsene har foregått på ligger noe lavere enn innslaget til Gruve 3. Det er derfor trolig enten Todalsfløtsen eller Sveafløtsen som har vært undersøkt.

Ved denne lokalitet ble det gjort følgende funn:

1. Ansamling av stein som kan ha vært en varde like i nærheten av gruveinnslaget
2. Rester av noe som kan ha vært et okkupasjonsskilt
3. Trevirke som ligger i bekkeravinen nedenfor åpningen
4. Fil, løse bor etc.
5. Flammeduk
6. Elektriske tennere utenfor selve stollåpningen (Kjærnet 2007)

Sett under ett tyder funnene på at det kanskje har vært så mye som fire, muligens fem, adskilte undersøkelseskampanjer. For å komme litt nærmere inn på hvem som gjennomførte undersøkelsene og når disse foregikk, er vi nødt til å ty til skriftlige kilder og forsøke å sammenholde funnene på stedet med disse.

Kan dette ha vært den såkalte Diana-gruva?

Flere momenter taler for at dette kan ha vært den såkalte "Dianagruva". Lamont (1876, s. 283) skriver nemlig at «... *Diana kullgruben ligger omtrent en engelsk mil fra vraket av en delvis begravd slupp ved stranden nær ankerplassen, og retningen fra dette landemerke som det ikke er*

mulig å ta feil av og til gruben er V ½ S. Den ligger på den andre siden av den første større varden som man kommer til når man går fra vraket, og er eller var, markert ved en stor steinvarde som vi bygde over den ...»¹

Avstanden fra denne lokaliteten og ned til sjøen stemmer. Det ble også funnet noe som kan være rester av en varde i nærheten av lokaliteten. Hvorvidt dette er varden som ble oppsatt av Lamont er ikke klarlagt. Det er imidlertid ikke helt usannsynlig (se Fig. 1).

Et annet interessant moment er at Lamont opplyser at kullene er noe svovelholdige. Dette tyder på at kullene kan ha kommet fra den såkalte Sveafløtsen. Beliggenheten av stollen viser også at den er drevet inn på en fløts som ligger lavere enn Longyearfløtsen som dannet grunnlaget for driften i Gruve 3. Under Longyearfløtsen ligger den såkalte Todalsfløtsen med Sveafløtsen helt nederst. Kullene i Sveafløtsen i dette området har noe høyere svovelinnhold enn Longyearfløtsen.

Trøndernes virksomhet 1900–1904

At trønderne også undersøkte denne lokaliteten omtrent 30 år etter Lamont er sannsynlig. Hvorvidt de har funnet spor etter Lamonts kulluttak er vanskelig å si. Funn av trevirke kan ha vært rester av en løypestreng/taubane i ravinen. Lokaliteten er inntegnet på kartet i prospektet trønderne utarbeidet i 1903 (Getz & Grønvold 1903 (Fig. 2a), og kartet hos Hoel (1966) (Fig. 2b). Dette gir en sterk indikasjon på at trønderne må ha undersøkt dette området. De har trolig funnet forholdene gunstige siden de tegnet inn lokaliteten

1. Forfatterens oversettelse.

som kullgruve på sitt kart (Fig. 2a). Ved denne lokaliteten fant også amerikanerne senere et okkupasjonsskilt med navnet til Trondheims-selskapet (Anonymous 1913). Funnet av det som kan ha vært et okkupasjonsskilt styrker også antakelsen om at trønderne har vært her.

Amerikanernes undersøkelser 1912–13

Amerikanerne har også undersøkt denne gruen. Av en rapport fra Arctic Coal Company sitt arkiv går det frem at det ble funnet et skjerp på nordvestsiden av denne ravinen (Anonymous 1913). Lokaliteten er også tegnet inn på amerikanernes oversiktskart over de forskjellige skjerpene ved Longyearbyen fra denne tiden. Lokaliteten ligger 147–150 m.o.h. Dette stemmer bra med det som ble registrert av forfatteren ved en befaring i 2009 (Brugmans 2009).

Store Norskes senere undersøkelser

At Store Norske også har gjennomført

undersøkelser her må ansees som sannsynlig. Funn av elektriske tennere her tidligere, samt at stollåpningen har vært kledd igjen med flammeduk tyder på dette. Når selskapet gjennomførte disse undersøkelsene, er vanskelig å si. Men de har neppe funnet sted senere enn forundersøkelsene i forbindelse med åpningen av Gruve 3. Det vil si at undersøkelsene er gjennomført i slutten av 1960-årene eller i begynnelsen av 1970-årene. Hvorvidt Store Norske har gjennomført undersøkelser her i perioden mellom 1916 (etter at de overtok amerikanernes interesser på Svalbard) og slutten av 1960-årene fremstår fortsatt som uklart.

Vest for Frølageret

Omtrent 100–150 m vest for inngangen til “Svalbard Global Seed Vault” (Frølageret) ligger en gammel gruve. Størrelsen på området og funn på stedet tyder på at undersøkelsene har vært av et



Figur 3. Innslaget vest for Frølageret, sett mot sør, august 2009. (Foto: P.J. Brugmans).

større omfang enn ved de andre lokalitetene. Også ved denne lokaliteten er det trolig en lavereliggende (eldre) fløts som har vært gjenstand for undersøkelse, da også denne åpningen ligger noe lavere enn dagåpningen til Gruve 3.

Beskrivelse av stedet

Lokaliteten består av en stollåpning, med en steintipp utenfor. Stollåpningen er godt forbygd (Fig. 3). Videre er det tufter etter bygninger, samt rester av et kullopplag som ser ut til å ha vært brent opp (Fig. 4). Utenfor stollåpningen og i området rundt denne finnes det en rekke gjenstander fra forskjellige tidsrom som kan fortelle om virksomheten. I tillegg finnes det rester etter tufter etter bygninger.

Funnene av gjenstander omfatter:

1. Gruvelamper, både sikkerhetslamper som ble brukt av amerikanerne og karbidlamper som senere ble brukt av Store Norske
2. Gruvevogn (hjulganger), kullbor med smidde skjær
3. Elektrisk kabel med skjerming av stål-blikk, plastbelagt elektrisk kabel
4. Rester av tjærelunte, skyteledning og hurtigforbindere

5. Branntomt etter kullopplag, rester av senger og tufter etter bygninger på stedet etc.

Funnene tyder på at denne lokaliteten må ha gjennomgått i hvert fall fire og sannsynligvis fem forskjellige undersøkelsesfaser/kampanjer.

Trøndernes virksomhet 1900–1904

Forekomsten er merket av som kullgruve på trøndernes kart (Fig. 2a) og Hoels kart (Fig. 2b). Det er derfor ikke umulig at det var trønderne som foretok de første undersøkelsene på denne lokaliteten. Det er ikke funnet fysiske spor i terrenget eller gjenstander som kan knytte denne lokaliteten til trøndernes virksomhet. Slike er neppe mulig å påvise i dag, siden området har vært gjenstand for ganske omfattende påvirkning av skjerpevirksomhet og senere undersøkelser.

Amerikanernes virksomhet 1912–1913

De amerikanske undersøkelsene i dette feltet ble gjennomført i perioden 1912–13. På denne tiden gikk amerikanerne i gang med en omfattende kartleggingskampanje under ledelse av Drummond MacGavin. Sammen med en arbeidsgruppe på 15



Figur 4. Rester av kulltipp og branntomt ved innslaget vest for frølageret. Bildet sett mot nordvest. Isfjorden i bakgrunnen, august 2009. (Foto: P.J. Brugmans).

mann undersøkte han lagenes utgående i en lengde av 2,4 km fra leiren (Longyear City) og gjorde innslag på 23 steder og avdekket nye kullag på 12 steder (Hoel 1966, s. 658). Kartleggingen av feltet ved Longyearbyen omfattet så vel opptak av topografiske kart som en detaljert kartlegging av kullforekomstene. Funn av rester av sikkerhetslamper gir en sterk indikasjon på at amerikanerne har drevet undersøkelser her. Amerikanerne benyttet sikkerhetslamper i gruvene.

Store Norske

Store Norske gjennomførte undersøkelser av dette feltet i flere omganger/kampanjer. Den første kampanjen var i tidsrommet 1929–31. Dette bekreftes av karbidlampene som ble funnet på stedet. Store Norske benyttet karbidlamper til begynnelsen av 1930-årene. Undersøkelsene bekreftes også av skriftlige kilder hvor det går frem at Store Norske tok opp undersøkelser i området i 1929. Det var virksomhet i denne gruen vinteren 1929/30 og vinteren 1931/32. Undersøkelseskampanjen ble avsluttet vinteren 1931/32, uten at det ble satt i gang drift i feltet (Westby 2003, s. 342, Aasgaard 1939).

Syv år senere, utpå sommeren 1939, ble undersøkelsene tatt opp igjen. Hensikten var trolig å kartlegge forekomsten med tanke på en økning av kullproduksjonen som følge av den økende krigsfaren i Europa. Skjerpene ble rensket opp i august/september 1939 (Aasgaard 1939, 1940, 1941). Daværende bergmester for Svalbard, Gunnar Aasgaard, anså at beliggenheten var gunstig. En eventuell utbygging av denne gruen ville

bare kreve en taubane på 1,5 km ned til kullopplaget på Hotellneset (Aasgaard 1939). Den blikkbeslåtte el-kabelen som ble funnet på stedet skriver seg trolig fra denne tiden. Kabelen ble strukket midlertidig fra Hotellneset og opp til gruen for å skaffe elektrisk lys, samt kraft til elektrisk vinsj og ventilasjonsvifte. Ved gruen var det også satt opp en brakke med plass til fire mann (Aasgaard 1940). De som sto for undersøkelsene bodde på stedet. Undersøkelsene pågikk frem til bosetningene på Svalbard ble evakuert høsten 1941. Branntomten etter kullageret har trolig tilknytning til evakueringen.

Den siste undersøkelseskampanjen var i slutten av 1960-årene. Undersøkelsene ble tatt opp igjen med tanke på å øke selskapets kullreserver. En plastbelagt kabel som går inn i gruen samt rester av hurtigforbindere og skyteledning tyder også på at undersøkelsene er foretatt i nyere tid. Undersøkelsene ble avsluttet i 1967, da man fant ut at denne gruen ikke var drivverdig (Johnsen 1967). Etter at undersøkelsene ble avsluttet har det ikke vært aktivitet ved lokaliteten. Store Norske har dermed gjennomført tre forskjellige undersøkelseskampanjer på denne lokaliteten.

Innslaget på Blomsterdalslhogda

Helt til slutt skal jeg omtale det gamle gruveinnslaget ved Blomsterdalen. Denne lokaliteten har også på folkemunne vært kalt for “Trøndergruva”. Lokaliteten ligger på østsiden av Blomsterdalen i fjellsiden rett ovenfor småbåthavna.



Figur 5. Innslaget til Trøndergruva på Blomsterdalshøgda, med tørrmur, august 2009. (Foto: P.J. Brugmans).

Beskrivelse av stedet

Selve lokaliteten består av et stollinnslag ca. 253 m.o.h. Dette gruveinnslaget ligger høyest av de som er behandlet i denne artikkelen. Opprinnelig har innslaget trolig hatt et tverrsnitt på ca. 1,5 x 2 m. Åpningen er sikret på begge sider av en vakkert oppført tørrmur av sandstein fra stedet (Fig. 5 og Fig. 6). Tørrmuren er satt opp både for å sikre forskjæringen som leder inn til gruveåpningen og for å sikre selve gruveåpningen. Stollåpningen er fylt med is, men det er mulig å se ca. 5–6 m innover. Ut fra observasjoner på stedet er det ikke mulig å avgjøre lengden av stollen. Det ser ut til at den er drevet sørover (sørøstover). Utenfor stollåpningen er det en liten tipp. Den østlige delen av tippet ser ut til å ha vært et kullager. Herfra har kullene trolig blitt transportert ned til sjøen ved hjelp av en løypestreng eller et system av løypestrenger.

På sletta et par hundre meter nedenfor innslaget ligger restene av det som trolig har vært et kullopplag. Tuften etter opplaget har en diameter på ca. 7 m, noe som betyr at lageret neppe har oversteget 50 tonn. Trolig har det vært mindre, kanskje under 30 tonn eller det som i dag tilsvarer et lastebillass med kull. Litt vest for opplaget var det satt opp noe som kan minne om et tilsvarende okkupasjonsmerke som det som ble funnet ved lokaliteten øst for Gruve 3.

Ved dette innslaget er det ikke funnet noen gjenstander, utover en hurtigforbinder som ble funnet noe vest for innslaget. Hurtigforbinderen ble funnet i restene etter en kullavdekning som Store Norske har gjennomført i nyere tid.

Oppbyggingen av tørrmur ved gruveåpningen tyder på en viss fagmessighet og viser hen til amerikanerne.



Figur 6. Skjæringa ved Trøndergruva sett ovenfra og mot nordvest. I bakgrunnen Adventfjorden, august 2009. (Foto: P.J. Brugmans).

Trøndernes virksomhet 1900–1904

Trondhjem-Spitsbergen Kulkompagnie okkuperte sommeren 1900 et område på vestsiden av Adventfjorden ved at de satte opp jernpeler og varder med okkupasjonstavler. I løpet av sommeren ble det også strukket ståltråd et par kilometer opp mot fjellet som senere fikk navnet Sverdruphammaren og videre langs dette innover i Longyeardalen (Hoel 1966. s. 587). Både på kart som finnes hos Hoel (1966, s. 594) og i prospekt fra Trondhjem-Spitsbergen Kulkompagnie (Getz & Grønvold 1903) er denne forekomsten tegnet inn (Fig. 2a og 2b). Den er imidlertid tegnet inn uten taubane. En mulighet kan være at taubanene som er markert både på Hoels kart og i prospektet har vært planlagt, men ikke blitt satt opp.

Amerikanernes virksomhet 1912–1913

I en rapport om undersøkelsesarbeidene sommeren 1912 viser amerikanerne til at det i dette området ble fortsatt på et skjerp

som trønderne hadde tatt opp. Skjerpet lå ca. 250 m over havet. Ifølge den amerikanske rapporten var dette den inngangen som kaptein Henrik B. Næss hadde drevet og fra hvilken han hadde sendt ned kull til sjøen med løypestreng. Da amerikanerne gikk i gang med sine undersøkelser sommeren 1912 var inngangen rast sammen som følge av utilstrekkelig forbygning. Inngangen ble rensket opp og det ble bygget nye tørrmurer ved inngangen (MacGavin 1912).

På en udatert kartskisse fra Arctic Coal Company² som ligger i samlingene til Svalbard Museum, er det tegnet inn en rekke avdekninger og noen “entries”, dvs. stoller som er utført til og med 1913. Også gruveåpningen i Blomsterdalen er tegnet inn. Det går frem av kartet at stollen er drevet inn ca. 45 m, og at mektigheten trolig er 90 cm. Arbeidene er utført i 1912–13. Stollen i Blomsterdalen er dermed drevet videre ca. 10 år etter at trønderne avsluttet sine undersøkelser.

2.”Skeleton Tracing Topographic Map of Portion of Arctic Coal Co’s Tract. Advent Bay Spitsbergen, Scale 1 in = 1.000 ft”.

Konklusjon

Av de observasjonene som er gjort i felt og det som fremgår av skriftlige kilder kan det trekkes flere konklusjoner med hensyn på de forskjellige lokalitetene som er beskrevet ovenfor. Samtlige av de tre lokalitetene har vært gjenstand for interesse opp gjennom tidene, men det er uten tvil lokaliteten vest for Frølageret som er blitt grundigst undersøkt. Alle lokalitetene har vært undersøkt av trønderne. Det vil si at alle skjerpene/gruveinnslagene som er omtalt i denne artikkelen kan kalles “trøndergruver”. Innslaget på Blomsterdalshøgda er likevel den egentlige “Trøndergruva”. Det går som vi har sett ovenfor også frem av amerikanernes rapporter. Det var jo her Henrik B. Næss tok ut kullene under trøndernes undersøkelser.

Jeg skal ikke driste meg til å foreslå at innslaget øst for Gruve 3 blir døpt om til “Dianagruva”, til det føler jeg at det materialet som har vært tilgjengelig har vært for spinkelt. Men i god svalbardtradisjon kan vi jo kalle lokalitetene som er omtalt i denne artikkelen (fra øst mot vest), “Trøndergruve nr. 1”, “Trøndergruve nr. 2” og “Trøndergruve nr. 3”. Foruten funnene som er gjort på de forskjellige lokalitetene og omtalene i det skriftlige materialet er det neppe tvil om at trønderne har vært innom samtlige av disse stedene.

En av konklusjonene som kan trekkes er at samtlige av de gamle gruve- og undersøkelseslokalitetene som er omtalt i denne artikkelen har vært undersøkt i flere omganger.

Litteratur - Kildeoversikt

- Anonymous 1913: Miscellaneous Notes, summer 1913. Kopi av rapport fra Arctic Coal Company, Statsarkivet i Tromsø.
- Brugmans, P. 2009. Rapport. Spor etter gammel Bergverksdrift ved Longyerbyen. Forfatterens arkiv.
- Furfjord, H., Hagerup, J. & Russeltvedt, N., 2003. Vågespill – Overvintringer på Hotellneset og på Akseløya. Dagbøker og beretninger fra årene 1898 til 1903. Svalbardminner nr. 28. Vågemot Miniforlag.
- Getz, A. & Grønvold J. 1903. Vaste deposits of Coals on the Spitzberg Island secured for Drontheim Account. Trondhjem. 5 pp. (Printed as MS).
- Hoel, A. 1966. Svalbard. Bind II. Svalbards historie 1596–1965. Sverre Kildahls Boktrykkeri, Oslo.
- Holm, A. & Thue, K. 1997. Overvintring på Spitsbergen 1895–96. Svalbardminner nr. 4. Vågemot Miniforlag.
- Johnsen, T. 1967. Rapport fra befaringen 15.–16. august 1967. Bergmesteren for Svalbards arkiv.
- Kjærnet, T. 2007. Befaringsrapport – gruveåpninger ved og rundt gruve 3. Bergvesenet med bergmesteren for Svalbards arkiv.
- Lamont, J. 1876. Yachting in the Arctic Seas. Chatto and Windus, Piccadilly London.
- MacGavin, D. 1912. Report covering Geological Field Work and surface exploration & development during the summer season of 1912. Arctic Coal Company. Advent Bay Spitsbergen. Rapport fra Arctic Coal Companys arkiv. Statsarkivet i Tromsø.
- Westby, S. 2003. Store Norske Spitsbergen Kulkompani 1916–1945.
- Aasgaard, G. 1939. Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Gruve 3, Befaringsrapport i Bergmesteren for Svalbards arkiv.
- Aasgaard, G. 1940. Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS, Gruve 3, Befaringsrapport i Bergmesteren for Svalbards arkiv.
- Aasgaard, G. 1941. Befaringer sommeren 1941. Rapport i Bergmesteren for Svalbards arkiv.

Bernt Bersvendsen Wall – en norsk handelsmann på Tsjuktsjerhalvøya

Av Fridtjof Mehlum

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

Introduksjon

Da Roald Amundsen hadde seilt gjennom Nordøstpassasjen med skipet *Maud*, krysset han Beringstredet til Nome i juli 1920 for å fylle opp sine forsyninger av mat, utstyr og drivstoff før han umiddelbart fortsatte på ekspedisjonen nordover i retning mot Nordpolen. Da han var i Nome, møtte han en annen nordmann, handelsmannen Mr. Wall, som ba om transport tilbake til Kapp Serdsje-Kamen (også kalt Kapp Serdsje) på den nordøstlige kysten av Tsjuktsjerhalvøya, hvor han hadde sin handelspost.

Hvordan kan en nordmann ende opp som handelsmann på kysten av Tsjuktsjerhalvøya og hvordan var livet hans der?

Etter at gullrushet startet i Klondike, Canada og i Alaska (Nome og omgivelser) på slutten av 1800-tallet, trodde flere gullgravere og entreprenører at man kunne finne lignende rikdommer av gull i Sibir på vestsiden av Beringstredet.

En slik entreprenør var John Rosene. Han var født i Norge på en gård nær Kristiania og emigrerte til Amerika i 1880.

Han var en av grunnleggerne av Northwestern Commercial Company (1898) og ble leder for selskapet. Det skulle bli et av de store kommersielle selskapene i Alaska som tilbød skipstransport og forsynings-tjenester til gullgraverne. Han klarte å få en svært lukrativ avtale med russiske interesser i å utnytte mineralressursene i Nordøst-Sibir (Owen 2008).

I 1902 ble et datterselskap, Northeastern Siberian Company (NESC) etablert, som var eid av både amerikanske og russiske aksjonærer, med Rosene som administrerende direktør. En russisk grunneier og adelsmann, pensjonert oberst Vladimir Vonlyarlyarsky, hadde skaffet seg eksklusive rettigheter i fem år fra den russiske regjeringen til å utnytte forekomstene av alle edle metaller i et kjempestort område på Tsjuktsjerhalvøya. Denne konsesjonen ble overført til selskapet i bytte mot en stor andel av aksjene.

Rosene begynte å organisere en ekspedisjon i 1902 og sendte to skip til Tsjuktsjerhalvøya med amerikanske og russiske gruvearbeidere. Dampbåten *Discovery* forlot Nome, Alaska i juli 1902 med 46 amerikanske gullgravere (i følge Jones 1927). En av disse var Bernt Wall.

Hvem var Bernt Wall?

Bernt Wall ble født i Målselv i 1873 og ble døpt Berent Bersvendsen. Han bodde på sin fars husmannsplass og

jobbet som tømmerhugger før han utvandret til USA. Som mange andre utvandrere endret han sitt navn. Allerede i folketellingen i 1900 fra King County i staten Washington, står han oppført som Ben B. Wall. I sin russiske vigselfattest fra 1925 signerte han som Bernt B. Wall.

Ifølge de norske utvandringslistene emigrerte Bernt Wall til Amerika i september 1893. Han brukte en av de vanligste rutene fra Norge til de amerikanske midtvest-statene. Den første delen var med skip (*SS Tasso 2*) fra Norge til England (Hull), og han fortsatte med skip fra Liverpool til Quebec, Canada, hvor han ankom med *SS Sarina* (Dominion Line). Fra Quebec var det lett å reise med skip og tog til statene i Midtvesten. Vi vet ikke sikkert den endelige destinasjonen til Bernt. Vi vet imidlertid at hans reise ble betalt av noen som allerede var i Amerika, sannsynligvis av et nært familiemedlem som hadde emigrert tidligere. På den tiden var Wisconsin den staten som hadde de fleste norske innvandrere. Bernt hadde en onkel og to fettere som var bønder i Wisconsin. Mange andre fra hans hjemsted, Målselv, og Luster (der morens familie kom fra) holdt til der, så det er sannsynlig at han dro til denne staten.

Informasjonen er sparsom angående Walls liv i Amerika. Han drev sannsynligvis med gårdsarbeid for sine slektninger i noen år før å betale tilbake reisebilletten til Amerika. En russer som besøkte Wall i Sibir i 1934 rapporterte at Wall fortalte ham at han jobbet i gullgruvene i Klondike og møtte Jack London der (Stakhanov 1934). London var i Klondike fra sommeren 1897 til sommeren 1898, noe som indikerer at Wall må ha vært der

samtidig. Ifølge barnebarnet Raisa Zilovina, var Wall modell for en av karakterene i Londons bøker.¹ En mulig kandidat er "Axel Gunderson" nevnt i bøkene "*Grit of Women*" og "*John Barleycorn*".

I juni 1900 var Wall enslig, arbeidet som jernbanearbeider (dampmontør) og bodde i en arbeiderbrakke tilhørende Great Northern Railway Company i Wellington, i nordøstlige King County, Washington.² I mars 1901 undertegnet han på et dokument (i Pierce County, Washington), der han bekreftet sin intensjon å bli amerikansk statsborger.³ Da har han antakelig flyttet til Tacoma-området. Det er usikkert når han først kom til Nome i Alaska. Han kan ha vært der allerede i 1902 og jobbet som gullgraver, da Rosene kom og rekrutterte gruvearbeidere til ekspedisjonen til Sibir. Alternativt ble han rekruttert i Seattle-området, og seilte til Nome i juni 1902 sammen med Rosene og noen av gullgraverne, før han krysset Beringstredet med skonnerten *Discovery*.

Rosenes ekspedisjoner og Bernt Wall

Den kjente handelsmannen Olaf Swenson (av svensk opprinnelse, bosatt i Seattle) har beskrevet ekspedisjonen til Sibir i 1902 i sin selvbiografi (Swenson 1951). Han hadde vært gullgraver sammen med sin far i Nome, og ble overtalt av John Rosene til å prøve lykken i Sibir. Etter å ha krysset Beringstredet, landet de først i St. Lawrence Bay. Tre handelsstasjoner ble etablert: St. Nicholas (i St. Lawrence

1. Avisintervju Tromsø 28. desember 1992.

2. Ifølge folketellingen 1900, King County, Washington.

3. Pierce County Supreme Court, Wash. 11. Mars 1901.



Tsjuksjerhalvøya og Beringstredet. Mauds overvinringsplass vinteren 1920–21 og stedet hvor Chelyuskin sank i 1934 er markert.

Bay), Vladimir (i Plover Bay, på østsiden av Emma Harbor) og en tredje nær Østkapp (Cape Dezhnev).

Avtalen var at selskapet skulle være ansvarlig for utstyr og transport, og hver gruppe gullgravere på fire eller fem menn kunne stake ut et 2500 x 600 fot (762 x 183 m) stort utmål til selskapet og like mye til gruppen. De fikk treverk og verktøy for å bygge båter – en stor dory med seil for hver gruppe. Swenson skrev at da båtene var ferdige, dro to grupper i retning Kolyuchinbukta på nordkysten av Tsjuksjerhalvøya, fordi de hadde hørt at det var gull i området. Swenson og hans far var i en gruppe på fire mann. De fant ikke drivverdige forekomster av gull, og overvintret på stasjon St. Nicholas. Neste vår og sommer søkte de etter gullbærende kvarts, men uten nevneverdig resultat.

De fleste av gullgraverne ble i Sibir vinteren 1902/03. Bare fem dro tilbake til Amerika høsten 1902. Bernt Wall overvintret sammen med 21 andre på stasjonen St. Nicholas. Avisrapporter viser at mange av overvintrerne kom tilbake til Nome i oktober 1903 og reiste videre til Seattle. Noen andre av gullgraverne returnerte til Seattle i desember 1903 via Vladivostok, inkludert William Jones og australske Charlie Carpendale. De rapporterte at deres prospektering ikke hadde vært særlig vellykket og at ingen betydelige mengder gull ble funnet. Jones (1927) skrev en bok hvor han fortalte om ekspedisjonen 1902/03. Carpendale dro tilbake til Sibir og ble en velkjent handelsmann i Emmatown nær Østkapp. Han var senere også svært hjelpsom for Roald Amundsens Maud-ekspe-

disjon og ble en god venn av Amundsen.

Wall og 11 andre gullgravere ble i Sibir også vinteren 1903–04. Han reiste tilbake til USA først i oktober 1904. Rosene skrev i et internt brev i mai 1905⁴ i NESC at Wall tidligere år hadde vært en del av feltpartiet til en annen nordmann, telemarkingen John J. Haugan. I 1904 fant Haugans parti forekomster av grafitt og blyglans i nærheten av Kapp Serdsje nordvest for Østkapp. Ifølge samme brev fra Rosene, var Wall på vei nordover igjen sommeren 1905 som besetningsmedlem på skonnerten *Barbara Hernster*.

Etter ankomsten til Sibir sommeren 1905 dro Wall ut på en ny prospekteringsstur som han planla skulle vare i minst to år. Han ønsket å prospektere ved elva Amguyema nordvest for Kolyuchinbukta og ba NESC om å få tillatelse til å sette opp en handelspost for å få noen ekstra inntekter. Dette ble akseptert og selskapet ga ham handelsvarer på betingelse av at han kunne beholde 20% av netto fortjeneste fra handelen.⁵

På grunn av vanskelige isforhold kom Wall og hans feltparti (amerikanske Andrew Petrant og den norske Ole Mengshoel) ikke så langt nordvest som planlagt. De ble derfor sluppet av i juli nær Kapp Serdsje. Beliggenheten var sannsynligvis Keniskun (Kenishkhun) i en bukt like sør for Kapp Serdsje. Dette er samme sted som Roald Amundsen overvintret med *Maud* vinteren 1920/21. De fikk også med seg en liten båt med seil, slik at de kunne reise videre til Amguyema med denne

4. Letter from Rosene to Podkhorsky, 22 May 1905, file 30 box 3, Rosene Papers. Univ. Washington Libraries, Special Collections.

5. Letter from Rosene to Podkhorsky, 24 July 1905, file 30 box 3, Rosene Papers. Univ. Washington Libraries, Special Collections.

hvis isforholdene skulle tillate det senere på sommeren. Mens hans partnere var ute og prospekterte, ble Petrant igjen i leiren og passet på utstyr og handelsvarer. De innfødte som bodde i omegnen begynte å stjele av varene, og truet ham på livet. Da hans partnere ikke kom tilbake, bestemte Petrant seg for å dra tilbake til Østkapp, og han kom seg derfra videre til Nome i løpet av høsten.⁶

Jones (1927) besøkte også Mengshoel og Wall på deres handelssted (i mars 1906). Han beskrev handelsposten som en komfortabel tømmerhytte hentet fra Nome, med god plass til lagring av varer. Den hadde et uterom for kundene med et lukket sidevindu som et slags billettkontor. Gullgraverne hadde problemer med de innfødte i en bosetting ca. åtte km mot vest. De innfødte var aggressive og klaget over tilgjengeligheten av foretrukne matvarer til salgs i butikken, og de ønsket å bli registrert for å få regelmessige tildelinger av melk, hermetikk etc. Jones ble tilkalt for å hjelpe til for å løse konflikten.

Wall bosatte seg på Tsjuktsjerhalvøya

I 1906 ble Wall forelsket i en tsjuktsjerkvinne (Tynat), flyttet inn i boligen til hennes far (Tynale) og bestemte seg for å bli boende på Tsjuktsjerhalvøya. Han ga opp letingen etter gull, men fortsatte som handelsagent for NESC fra sin base ved en liten tsjuktsjerbosetning Netokenshun (Ettakenishen) nær Enurmino nordvest for Kapp Serdsje. Han drev hovedsakelig byttehandel, hvor han forsynte lokalbefolkningen med matvarer, redskaper og verktøy fra Amerika i bytte mot verdifull pels, hvalbarder, elfenben
6. Douglas Island News, 8. november 1905.



En typisk kysttsjuksjer-yaranga i Enurmino 1919. (Kilde: Schooner Casco collection, UAF-1993-0202-00004, Archives, University of Alaska Fairbanks).

etc. som ble brakt tilbake til Amerika av selskapet NESC. Wall tilpasset seg veldig snart levemåten til tsjuksjerne. Han deltok sammen med de lokale tsjuksjerfolkene på jaktturet og lærte deres jaktferdigheter for å fange hval, hvalross og sel langs kysten.

Innfødte på Tsjuktsjerhalvøya

Da Wall kom til Tsjuktsjerhalvøya, var de aller fleste som bodde der innfødte. Mesteparten tilhørte tsjuksjerfolket. De fleste av disse var nomadiske reindriftsfolk. Imidlertid bodde en mindre andel i små permanente landsbyer langs vestkysten av Beringstredet og Tsjuktsjerhavet der de jaktet på marine pattedyr, som hval (mest grønlandshval og gråhval), hvalross og sel. I tillegg var det noen inuittbosetninger langs kysten, men de var hoved-

sakelig plassert i den sørøstlige delen av Tsjuktsjerhalvøya nord til Østkapp (bosettingen Naukan). Disse inuittene (tilhører Yupik-folket) var også avhengig av marine pattedyr for deres livsopphold.

Selv om reintsjuksjerne og kysttsjuksjerne var to kulturelle og økonomisk forskjellige grupper, var det mye samspill mellom dem. Handel var viktig, og tsjuksjerne langs kysten trengte reinskinn til klær og senger, mens reintsjuksjerne trengte fett, kjøtt og hud av sjøpattedyr for lys, oppvarming, mat og lette klær (Fitzhugh & Crowell 1988).

Den tradisjonelle tsjuksjerbolig er et telt som kalles "yaranga". Yarangaene til reintsjuksjerne var flyttbare telt bestående av et skjellett av trestokker dekket av reinskinn. De er generelt mindre enn boligene til kysttsjuksjerne, som er mer permanente konstruksjoner. De fleste bosetningene langs kysten var små

og utgjorde mindre enn 10 yarangaer. I følge Sverdrup (1926) var den største bosetningen i 1921 Uelen med 35 yarangaer (og fire bygninger i vestlig stil). Han anslo at det i gjennomsnitt bodde 6–7 personer (inkludert barn) i hver yaranga hos kysttsjuksjerner.

Olaf Swenson (1951) skrev at kysttsjuksjernes yaranga minnet om en halv sitron med et hull på toppen. Kanskje en halv grapefrukt ville være en bedre beskrivelse. Borogas (1904) og Sverdrup (1926) ga detaljerte beskrivelser av hvordan kysttsjuksjernes yaranga var bygget. Ca. 4 fot høye søyler av hvalribbein eller trestolper som var forankret i bakken var forbundet på toppen med horisontale trestokker til en sirkel. Diameteren på bunnen av yarangaen varierte mellom 5 og 10–11 meter. En stor stokk, 3–4 meter høy, var reist fra bakken til toppen av teltet. Den var ikke plassert i sentrum av yarangaen, men nærmere inngangen, noe som gjør taket på yarangaen asymmetrisk. En rekke takstenger ble strukket mellom den sentrale stokken og den horisontale perifere sirkelen. Ofte var

det også krysstokker som forbandt den sentrale stolpen med takstokkene. Disse krysstokkene stivet opp takstengene og ga taket en halvkuleform, mens sidene av yarangaen var vertikale mot bakken. Kledningen av yarangaen besto vanligvis av huder av hvalross og noen ganger også av storkobbe. Døråpningen var liten og lav. Døren kunne være bare en hengende hvalrosshud eller en tredør.

Yarangaen hadde ett, eller noen ganger to, indre rom, soverom eller “pologer”. Pologen var plassert rett overfor inngangen til yarangaen. Dette er den delen av yarangaen som er oppvarmet og hvor folk sover. Pologen var firkantet og konstruert av et stort antall reinskinnsydd sammen og plassert med pelssiden ut. For å komme inn i pologen må man løfte opp reinskinnet som henger ned fra pologens tak. Inne brenner tranlamper som gir lys og oppvarming, tørker våte klær og brukes også til matlaging. Den ytre delen av yarangaen er ikke oppvarmet og brukes hovedsakelig til lagring.



Bernt Walls hus i Netokenshun nær Enurmino i 1927. (Kilde: Borden 1928).

Walls yaranga

Yarangaen til Tynale (far til Walls kone Tynat) var av typen beskrevet ovenfor. Wall og hans kone sov i en egen polog (Tolmachev 1949). Det må ha vært en stor forandring for Wall, som var vant til å leve i den vestlige verden og plutselig være medlem av en husholdning i en yaranga på Tsjuktsjerkysten. Men Wall tilpasset seg den nye livsstilen. Likevel bestemte han seg i 1908 for å forlate Tsjuktsjerhalvøya og dra tilbake til Seattle, ifølge den norske Johan Koren som besøkte Wall i Enurmino i 1911.⁷ Men Wall var ikke fornøyd med arbeidet og boforholdene i Seattle, så han kom tilbake til Enurmino ved første mulighet neste sommer og bodde der resten av livet.

Noen år senere (mellom 1911 og 1913) bygde Wall sitt eget hus i Netokenshun. Mange av de besøkende som kom innom Enurmino-området i løpet av årene har beskrevet huset hans, og disse kildene kaster lys over hvordan han levde. Huset hadde form av en stor yaranga eller så ut som et lite sirkustelt. Sidene var laget av nesten to meter lange oppreiste, umalte treplanker, og taket var av blikk. Hele yarangaen ble støttet opp av et helt system av trebjelker i stjerneform som som gikk ut fra toppen av taket. Huset hadde til og med glassvinduer på sidene. Det var plassert sammen med 6–7 andre yarangaer på en smal, sandvoll ovenfor stranden og nær en lagune.

Helmer Hanssen (1941) var sammen med sin lagkamerat Oskar Wisting på en



Bernt Wall i sitt oppholdsrom under et besøk av Maud-ekspedisjonen i 1920–21. (Kilde: Norges arktiske universitetsmuseum).

hundesledetur i januar 1920 under Roald Amundsens Maud-ekspedisjon gjennom Nordøstpassasjen. Om Walls hus skrev han: “Da vi kom inn i det noe underlige huset, trodde vi at vi var havnet på et Grand hotell. Denne målselvingen hadde ordnet seg på langt bedre maner enn noen annen vi hittil hadde truffet på. Utenpå var huset nærmest som et telt å se til, men inne var det fint. Det første værelset vi kom inn i, var tapetsert med rødlig tapet. Det tjenestegjorde som kjøkken og dagligstue. I gjesteværelset var det hvitt overalt, med oppreidd seng. Et tredje værelse var innredet som butikk; der han hadde forskjellige varer. Han hadde virkelig gjort seg det så hyggelig som noen i disse traktene kunne klare å få det til”.

En amerikansk besøkende om bord i

7. Account of the Voyage of the Kittiwake (1911). Manuscript. Museum of Comparative Zoology, Library Archives, Harvard University.

yachten *Northern Light*, Mrs. Courtney Borden (1928), ga detaljer om huset da hun ble vist rundt av Walls kone under et besøk i august 1927: “Vi gikk inn i et stort rundt senterkammer og gikk gjennom det til et tilbygg som Wall hadde laget for å sikre privatliv fra tsjuksjerfamilien. Det var en avlang bokslignende struktur med en ekte skorstein og besto av to rom. I det første var et kjøkken og en ødelagt symaskin. Alt var omhyggelig pent, selv om det var grovt og bart. Billig, utslitt tapet som etterliknet rød damask dekket veggene, mens bilder fra illustrerte magasiner hang over hverandre, noe som ga et livlig og forvirret inntrykk. En kjent lukt av mukluks og parkas mettet luften; det er en lukt som jeg aldri noensinne har luktet. Vertinnen min ville at jeg skulle se hennes andre rom. Møblene var en treseng med reinskinnsstepper, en falleferdig gramofon og et kjøkkenbord med to stoler. Rommene ble opplyst av en lampe med hvalolje med litt mose som veke.

Etter å ha besøkt hennes rom, ble jeg vist det låvelignende hovedhuset. Det var et stort sirkulært rom med tregulv, delt inn i seksjoner rundt sidene med reinsdyrskinn, og brukes som møtested for slektninger og venner. Reinsdyrgardinene i de tre rommene hang fra en stang, mye på samme måte som baldakinen til en gammeldags himmelseng, og videre kunne jeg se gryter og panner, men ingen møbler”.

Alexander Kaltan (2008) besøkte Wall i februar 1931. Han bemerket (oversatt fra russisk): “Det er to pologer i denne yarangaen. I den ene bor Tynal, og i den andre norske Wall. Denne yarangaen er større enn alle yarangaer vi har sett i Tsjukotka. Den er ikke dekket av hval-

ross-skin, som andre yarangaer, men av tre med blikktak. Den ligner en lav sirkusbygning eller en arena (i midten). Hele yarangaen støttes av et system av avsterke trebjelker i taket plassert i stjerneform fra ett punkt. Gulvet i yarangen utenfor pologene er av tre. Det er også et rom bygget i tre, et kjøkken og et annet rom, hvor det er forskjellige ting og et toalett. Alt dette befinner seg inne under taket av yarangaen. Det er vinduer av glass.

I yarangen er det et betydelig antall forskjellige gjenstander: fiske- og fangstutstyr (harpuner, hvalfangstvápen, motor, garn, feller, padleårer, patroner, etc.), vápen, ulikt utstyr, redskaper, handelsutstyr, vekter, kalkulator. Mange forskjellige beholdere: bokser, skuffer, tønner, etc., hvalbarder, tørket kobbekjøtt etc. skinn og belter, senger og mye mer. Fra alt dette er det klart at det er blitt drevet stor handel og andre aktiviteter i denne yarangaen i den siste tiden, og at de som bor der er mer enn “velstående”. Ved ankomst hadde de samlet en betydelig mengde copalhen (hvalrosskjøtt med fett), rapalhen (hvalrosshud med fett for mat) og hele sel”.

Amerikansk handel i Tsjukotka

Den amerikanske hvalfangstflåten som opererte i havet nær Beringstredet hadde i flere tiår brakt amerikanske varer om bord på sine skip og vært engasjert i handel med de innfødte på kysten av Tsjuktsjerhalvøya. Verdifull pels, hvalbarder og elfenben fra hvalross ble handlet og brakt tilbake til Amerika, noe som ga hvalfangerne ekstra inntekt i tillegg til deres egne hvalfangstaktiviteter. Da Nome ble etablert som en gullgrubeby,



Bernt Wall (t.v.) med hatt i Enurmino 1919. (Kilde: Schooner Casco collection, UAF-1993-0202-00011, Archives, University of Alaska Fairbanks).

ble en hel flåte av mindre skip tilgjengelig for handel med folket på Tsjuktsjerhalvøya i sommersesongen, og noen amerikanere etablerte også handelsposter langs Tsjuktsjerkysten og konkurrerte med fartøyene fra Nome. Dette var situasjonen da Wall kom til Sibir.

Rundt år 1900 hadde russiske myndigheter en begrenset tilstedeværelse i regionen, og området ble mer eller mindre neglisjert av tsarens regjering. Noen få russiske tjenestemenn og tropper var lokalisert i Anadyr, og den første russiske guvernøren bosatt på Tsjuktsjerhalvøya kom i 1906. Helt øst ved Beringsstredet, i landsbyen Uelen ved Østkapp, ble det ikke stasjonert noen russisk tjenestemann før i 1912 (Bockstoce 2018).

Med liten innblanding fra russiske myndigheter var amerikanernes handel med befolkningen på Tsjuktsjerhalvøya svært lønnsom i begynnelsen av 1900-tallet. Ifølge Hunt (1976) ble varer verdt opp til 500,000 dollar fraktet fra Nome til handelsmenn i Tsjukotka i 1919. Det var en del problemer med illegalt salg av

alkohol fra amerikanske handelsskuter som de russiske myndighetene slo ned på.

Situasjonen endret seg betydelig etter den russiske revolusjonen i 1917. Bolsjevikene kjempet i flere år for å ta over kontrollen over Nordøst-Sibir fra tilhengerne av tsaren, og til slutt tok de Tsjuktsjerhalvøya i 1923 (Bockstoce 2018).

I 1920 utstedte sovjeterne forskrifter og krevde at alle handelsmenn måtte skaffe seg en handelslisens i Anadyr før de kunne drive handel. I de neste årene ble flere amerikanske skip tatt av sovjeterne, som konfiskerte deres handelsvarer og pelsverk og ga dem betydelige bøter. Situasjonen for handelsskipene ble etter hvert så vanskelig at de fleste av dem forlot den sibirske handelen. I 1925 ble det innført en russisk lov som stengte alle utenlandske handelsposter.

Den eneste utenlandske handelsmannen som var i stand til å fortsette sin virksomhet i Nordøst-Sibir etter revolusjonen var Olaf Swenson (Hunt 1976). I 1905 etablerte Swenson et handelssted ved Anadyr under konsesjonen

til NESC. I 1913 slo han seg sammen med Hibbard-Stewart Company (en pels- og skinnforhandler i Seattle) og etablerte Hibbard-Swenson Company. Dette selskapet opererte handelsskonnerter og større skip på Sibirkysten, kjøpte pelsverk og elfenben og handlet varer med lokalbefolkningen frem til 1921. Det ble en stor bedrift med årlig omsetning på rundt en million dollar i begynnelsen av 1920-årene.

Swenson organiserte et nettverk av lokale handelsmenn i landsbyer langs kysten av Tsjuktsjerhalvøya som fungerte som lokale agenter. Bernt Wall ble en av disse lokale handelsmenn for selskapet.

Årene 1920–1922 var vanskelige for Hibbard-Swenson-selskapets virksomhet i Sibir på grunn av den politiske situasjonen, og i 1922 ble det besluttet å oppløse selskapet. Swenson dannet imidlertid et nytt selskap, Olaf Swenson & Co., som inkluderte partnere fra viktige russiske handelsfirmaer. Det nye selskapet overtok eiendelene og handelsnettverket til Hibbard-Swenson Company. Olaf Swenson & Co var da det eneste handelsselskapet med delvis utenlandsk eierskap som hadde tillatelse fra sovjetiske myndigheter å handle i Sibir og eksportere pelsverk fra Sibir til Amerika. Kontrakten med sovjetiske myndigheter varte til 1930, og i 1931 avsluttet Swenson sin handelsvirksomhet i Sibir.

Ifølge Stakhanov (1934) beholdt Wall sin handelspost så lenge Swenson var aktiv i Tsjukotka. Wall hadde problemer med de nye myndighetene. Han ble arrestert og bøtelagt for ikke å ha handelsautorisasjon og ikke betale påkrevde skatter. Han ble også bøtelagt for ulovlig å ha tatt kull fra en forekomst eid av staten

(Crow, Yarzutkina & Kolomiets 2010).

Wall hadde også en båt, *Nigalik*, som til slutt ble konfiskert av myndighetene på grunnlag av at båten hadde blitt overtatt ulovlig av ham etter at den drev i land på kysten. Denne åpne motorbåten var opprinnelig eid av misjonsstasjonen i Point Hope, Alaska og ble brukt til å transportere kull til stasjonen fra en nærliggende kullgruve (Stuck 1920). Under en storm sommeren 1913 gikk den tapt og drev over til Sibirkysten (Rowe 1913). Det er lite informasjon tilgjengelig om Walls bruk av *Nigalik*, men tilsynelatende ble den brukt i forbindelse med jakt på hval, hvalross og andre seler. Han brukte den også til handelsturer langs kysten fra Anadyr til Kolyma (Stakhanov 1934). I 1922 seilte *Nigalik* (med Wall) og tre andre skonnerter til Kolyma for å handle, men de ble alle sittende fast i isen på vei tilbake og ble liggende over vinteren nær Cape Schmidt, ca. 400 km nordvest for Kapp Serdsje (Shnakenburg 1935).

Ved det tidligere omtalte besøket til yachten *Northern Light* i Enurmino sommeren 1927, fortalte Bernt Wall at han ville ta med seg sin datter og dra til USA (og kanskje tilbake til Norge) senere samme sommer (Borden 1928, 1929). Akkurat som andre utenlandske handelsmenn, innså han at handelen ble vanskelig under det nye politiske regimet. Han ventet på å få signert de nødvendige papirene fra lokale myndigheter. Men han fikk ikke papirene i tide, og skonnerten som ventet på ham måtte dra uten ham. Etter denne episoden bestemte Wall seg for å bli i Enurmino.



Wall-familien. F.v.: Ben, Tynat, Bullit, Sofia og Bernt. Den eldste sønnen, Tyneru, var ikke til stede. (Kilde: Singer 1934).

Walls familie og liv på Tsjuktsjerhalvøya

Bernt og hans kone Tynat (Tynatval) (1880–1957) oppdro fire barn, tre gutter og en jente. Tyneru (Tinaroo) var den eldste sønnen, Bullit den midterste sønnen, og Ben den yngste. Bernt var biologisk far til datteren Sofia (også kalt Sonya) og sønnen Ben. Ifølge Kaltan (2008), var Tynat mor til alle fire barna.

En av de to døtrene til Sofia, Valentina Baum, har skrevet en bok på russisk om historien til hennes familie (Baum 2016). Valentinas datter, Alexandra Baum, har også skrevet en artikkel om Bernt Wall og hans tsjuksjerfamilie (Baum 2009). Disse skriftene, sammen med beretninger fra noen av de mange besøkende som kom

gjennom Enurmino, gir oss fragmenter av Walls liv på Tsjuktsjerhalvøya.

Wall var veldig aktiv som handelsmann og jeger frem til desember 1922 da han mistet begge hendene i en ulykke. En hval som var frosset i havisen drev forbi Enurmino, og lokalbefolkningen forsøkte å redde hvalkjøttet. Det var knapt med mat på kysten dette året. Roald Amundsens skip *Maud* hadde etterlatt dynamitt hos Wall før de dro til Seattle sommeren 1921. Wall tok dynamitten for å frigjøre hvalen, men ved et uhell eksploderte den i hendene hans. Han ble kjørt på hundeslede til sykehus i Uelen.

Wall kom seg etter ulykken men måtte endre sin livsstil etter at hendene var blitt amputert. Det hjalp mye at han fikk laget seg koppformete proteser av lær fra sel

som ble tredd på håndleddene og knyttet til overarmene med snorer. Ett par hadde løkker slik at han kunne holde kniver og gaffer, og et annet hadde løkker for å holde en blyant slik at han også klarte å skrive (Stakhanov 1934, Baum 2009). Senere fikk han kunstige hender brakt til ham fra Seattle av Olaf Swenson.

For å kompensere for at han ikke i samme grad som tidligere kunne drive med handel og jakt, startet Wall og hans kone et bakeri og bakte brød, som var svært populært blant lokalbefolkningen. Bakerivirksomheten varte i mer enn 20 år. Handelsvirksomheten ble drevet videre med god hjelp av Walls to svigerbrødre, Tynale og Tynano. Wall og hans svigerbrødre ble sagt å være blant de rikeste på den nordøstlige kysten av Tsjuktsjerhalvøya på 1920-tallet og tidlig på 1930-tallet (Sablin 2013). Valentina Baum hevdet at Olaf Swenson hadde satt inn en del av Walls forstjeneste i en bank i Seattle, men familien så aldri noe til disse pengene (Crow m. fl. 2010).

Bilder av Wall viser at han gikk med samme type klær som tsjuktsjerne. Hans parkas ser mer forseggjort og kostbar ut enn klærne til den gjennomsnittlige tsjuktsjer. Bilder fra sommeren viser at han brukte hatt av europeisk type. Tynale var en pen kvinne og også pent kledd. Borden (1928) forteller at: *“Hennes parkas var laget av hvit pels av reinsdyrkalv skåret med en lav V-hals og trimmet med jerveskinn. Under parkaen var et grått ullskjørt synlig nå og da. De andre kvinnenes parkas var mindre forseggjort enn hennes og ikke av samme kvalitet, og det var åpenbart at de fleste av kvinnene hadde ingenting under yttertøyet. ... Fru Walls mukluks var knelange og laget av*

hvite reinsdyrkalvskinn”.

Wall beholdt noen av skikker og tradisjoner fra hjemlandet. Tannpuss og kroppsvask var viktig. Han feiret jul og nyttår og laget et juletre, som ble beundret av lokalbefolkningen fra de omkringliggende landsbyene. Wall hugget ned en stor busk på tundraen og dekorerte den med hjemmelagd julepynt.⁸ Han sang norske viser for sine barn og barnebarn (Baum 2016).

Historien om den norske Bernt Wall, som slo seg ned og bodde sammen med tsjuktsjerne er blitt brukt av flere russiske forfattere. Den mest fremtredende forfatteren er Yuri Rytkeu som brukte Wall som modell for hovedpersonen John MacLennan i romanen *“A dream in the Polar Fog”* (1970) og *“Hoarfrost på Threshold”* (1971). En annen roman, der Wall er nevnt er Vladilen Leontiev's *“Antymavle - en trading person”* (1974).

Mange besøkende

I løpet av årene besøkte mange mennesker Enurmino, enten med hundeslede eller med skip, og mange av disse møtte Wall der. Noen var forskere, landmålere eller samlere av sjeldne fugler og pattedyr. Andre var folk på vei hjem fra forliste skip i de isfylte farvannene nord for Tsjuktsjerhalvøya. Andre igjen kom med skip fra jaktekspedisjoner eller handelssturer. Mange av disse besøkene er dokumentert i ulike bøker, rapporter og aviser. Noen er nevnt nedenfor.

En av viltsamlerne som besøkte var den norske Johan Koren. Han gjennomførte flere ekspedisjoner til Tsjukotka og samlet verdifulle eksemplarer av fugler

8. <http://www.ks87.ru/153/158/6283.html>.

og pattedyr, som han solgte til fremtredende samlere i USA. Til slutt slo han seg ned i Kolyma-regionen og giftet seg med en russisk kvinne i Nisjne Kolymsk (Mehlum 1998).

Koren møtte Wall i Nome tidlig i august 1911, og Wall fortalte at han hadde et kull med egg av den svært sjeldne fuglen skjesnipe til salgs. Da Koren kom til Erunmino senere på sommeren, hadde Wall allerede solgt eggene til en annen samler (Wikan 2000). Koren⁹ beskrev dette besøket i sin loggbok om ekspedisjonen med skuta *Kittiwake*.

Karluk

I 1913 ble skipet *Karluk* med 25 personer om bord sittende fast i isen nord for Alaska og drev vestover til det sank den 1. januar 1914 nordøst for Wrangeløya. *Karluk* var en del av Vilhjalmur Stefanssons Canadian Arctic Expedition. Etter at *Karluk* sank gikk kaptein Robert Bartlett og hans mannskap på isen mot Wrangeløya. Åtte mann døde underveis. Etter å ha nådd øya, dro Bartlett og en inuitt med syv hunder mot Tsjuktsjerhalvøya etter hjelp. De nådde fastlandet nær Nordkapp og fortsatte østover langs kysten og stoppet ved lokale landsbyer. Til slutt kom de til Enurmino og ble ønsket velkommen og hjulpet av Bernt Wall (Bartlett & Hale 1916). Wall ga dem mat og hjalp til med å organisere hundespann for å ta Bartlett (med hovne føtter og ben) og hans følgesvenn til Østkapp, hvor de ble tatt vare på av Charlie Carpendale. Til slutt ble Bartlett plukket opp av kaptein

Christian T. Pedersen på hvalfangeren *Herman* og fraktet til Alaska. Det ble organisert redningsaksjoner for *Karluks* mannskap, og i september 1914 ble totalt 14 overlevende reddet. Bartlett er også kjent som kaptein på *Roosevelt* under Robert Pearys nordpolekspedisjon i 1908–09.

Maud-ekspedisjonen

Roald Amundsens Maud-ekspedisjon tilbrakte vinteren 1919–1920 nær Ajonøya (Amundsen 1921). Den 1. desember 1919 dro tre av deltakerne på ekspedisjonen av gårde med hundesleder. Emmanuel Tønnesen forlot ekspedisjonen og skulle reise hjem via Nome, mens Helmer Hanssen og Oskar Wisting skulle bringe post til Nome og sende telegrammer med informasjon om status for ekspedisjonen og deretter returnere til *Maud*. Underveis fikk Tønnesen forfrysninger og ble igjen hos den russiske handelsmannen Karaef som holdt til et stykke øst for Nordkapp. Han lovet å hjelpe Tønnesen med transport til Østkapp og videre til Nome. Hanssen og Wisting fortsatte til Østkapp på egenhånd. De innså at det var umulig å få transport til Nome. Derfor fortsatte Hanssen til Anadyr for å sende post og telegrammer derfra, mens Wisting ble boende hos handelsmannen Carpendale. Da Hanssen kom tilbake til Østkapp, dro han og Wisting tilbake til *Maud*, hvor de ankom 14. juni. Den totale rundturen var ca. 1500 km.

I begynnelsen av januar 1920, på vei fra *Maud*, besøkte Wisting og Hanssen det russiske skipet *Stavropol* som var frosset i isen i Kolyuchinbukta. Her møtte de Bernt Wall, som også var på besøk på

9. Account of the Voyage of the *Kittiwake* (1911). Manuscript, Museum of Comparative Zoology, Library Archives, Harvard University.

skipet. Wall inviterte dem til å besøke huset hans og til å kjøpe hundemat av ham når de passerte på vei østover. De ankom 25. januar og ble hos Wall i to døgn. På returen til *Maud* var Wall ikke til stede da de passerte Enurmino den 20. mai.

På vei til Nome fra Ajonøya stoppet *Maud* på Kapp Serdsje den 20. juli 1920. Der møtte de Walls svigerfar, men Bernt selv hadde reist til Nome. Det ble avtalt at en tsjuksjerfamilie skulle bli med *Maud* som mannskap på driften mot Nordpolen.

Som nevnt i begynnelsen av denne artikkelen møttes Amundsen og Bernt Wall i Nome, og Wall fikk transport med *Maud* tilbake til Kapp Serdsje. Wall traff også Tønnesen i Nome, før sistnevnte dro til USA tidligere i juli. H.U. Sverdrup skrev at Wall var en pussig figur (“verdens rareste mann”) som hadde glemt sitt morsmål.¹⁰

Maud forlot Nome den 8. august 1920. Planen var å seile til området nær Wrangeløya og starte driften mot Nordpolen. Isforholdene var dårlige, propellen ble skadet. Amundsen ble derfor tvunget til å avlyse sine planer. Han klarte å finne et vinterkvarter i en liten bukt på sørsiden av Kapp Serdsje like utenfor den lille bosetningen Keniskun. Under en kraftig storm ble *Maud* drevet på land, men skuta var flytende igjen fire uker senere. *Maud* ble liggende innefrosset ved Kapp Serdsje fra 6. september 1920 til 1. juli 1921.

I denne perioden hadde Amundsen og hans mannskap mye samkvem med Wall, og han var stadig på besøk på *Maud*. Han spiste ofte middag om bord, og det er vel ikke utenkelig at han satte pris på avvekslingen med å få seg et godt norsk måltid



Bernt Wall om bord på *Maud* på vei fra Nome til Kapp Serdsje-Kamen i august 1920. (Kilde: Nasjonalbiblioteket).

sammen med en prat med Amundsen. Wall og datteren hans feiret jul om bord i *Maud* sammen med andre lokale gjester, inkludert guvernøren på Uelen. Amundsen hadde bakt 12 sorter kaker. Wall hadde med et bjørneskinn og hvalrosstenner som julegaver.

Wisting (1930) forteller om planene om et hundeløp mellom Amundsen og Bernt Wall. Bernt hadde lånt Amundsens hundespann for å komme hjem fra et besøk om bord på *Maud*. Etterpå, da han kom tilbake med hundene, uttalte han at han ikke var særlig imponert over dem og at hans egne hunder var mye bedre. Amundsen var uenig, og de bestemte seg for å konkurrere i et hundeløp. Taperen skulle betale 1000 dollar til vinneren. De ble ikke enige om reglene og til slutt ble det ikke noe av løpet.

Høsten 1920 var det matmangel blant tsjuksjerne pga. vanskelige vær- og isfor-

10. H.U. Sverdrups dagbok. Dagbok 249. Norsk Polarinstitutt.

hold som hindret båter i å komme ut på havet for å drive fangst. Amundsen solgte mat og andre forsyninger som ekspedisjonen ikke trengte til de lokale handelsmennene Karaef og Wall etter at han hadde bestemt seg for at *Maud* måtte til Seattle for reparasjon. Matvarene som nå ble tilgjengelige var utvilsomt til stor nytte for den sultende lokalbefolkningen. Mannskapet reiste et lite treskur i tillegg til et hundehus innerst i bukta ved Keniskun for oppbevaring av bl.a. kull, dynamitt og hundemat, som de planla å plukke opp på sin neste tur mot nord.

Etter hjemkomsten fra *Maud* i 1921 sendte Amundsen et brev til Bernts familie i Målselv og fortalte om Walls liv på Tsjuktsjerhalvøya.¹¹ Bernts bror Olaus Bersvendsen korresponderte noe med Leon Amundsen i etterkant.¹²

Maud var innom Kapp Serdsje igjen den 9. august 1925 under avslutningen av ekspedisjonen, og ankret opp i samme bukt hvor den hadde tilbrakt vinteren 1920–21. Her møtte de mange venner fra sitt forrige besøk. Bernt Wall kom også en tur om bord (Wisting 1930).

En handelsekspedisjon fra Norge

Olaf Swenson kjøpte motorskipet *Elisif* i Norge. Våren 1928 seilte *Elisif* fra Brevik med norsk mannskap gjennom Panamakanalen og via Seattle på en handelsekspedisjon til Tsjukotka. De skulle helt til Kolyma, og på veien stoppet de ved Enurmino og Wall kom om bord på besøk. Mannskapet besøkte også Walls hus. En beretning om denne ekspedisjonen ble

presentert i Polarårboken 1941 (Jensen 1941). Det må ha vært en stor opplevelse for Wall å møte andre nordmenn og høre nyheter fra sitt gamle hjemland.

Elisif ble senere sittende fast i isen på nordkysten av Tsjuktsjerhalvøya og måtte tilbringe vinteren vest for Nordkapp. Swenson forlot ekspedisjonen der og startet på en fire måneders lang reise, først med hundeslede, deretter kjørerein og til sist med hest helt til Irkutsk (nesten 7000 km) i løpet av den sibirske vinteren. Denne fascinerende turen har blitt beskrevet i detaljer i Swenson (1951). Fra Irkutsk tok han toget til Moskva og var tilbake på Tsjuktsjerkysten neste sommer på sin skønnert *Nanuk* etter å ha reist jorda rundt. I Moskva inngikk han en avtale med sovjetiske myndigheter slik at hans selskap nå kunne transportere pelsverk fra Sibir til Fairbanks i Alaska med fly. I mai dro folk fra *Elisif* til Enurmino for å besøke Wall og sende post hjem.

På veien til Kolyma i august 1929 skadet *Elisif* skroget og lekket så mye at den måtte kjøres på grunn i nærheten av Cape Billings. Den ble fylt med vann og måtte forlates. De 15 om bord forlot *Elisif* og dro av gårde langs kysten i to små motorbåter som tauet to lektere, som de hadde hatt om bord i *Elisif*, og kom seg etterhvert til Uelen ved Østkapp. Der fikk de ingen hjelp fra russerne, og de bestemte seg for å dra videre over Beringstredet. De hadde dårlig vær og måtte ofre de to lekterne før de landet trygt på Little Diomed Island. Her ble de møtt av norske Laura Nyseter fra misjonsstasjonen på øya. Dagen etter ble de plukket opp av det amerikanske kystvaktskipet *Northland* og fikk skyss til Nome.

11. Nye Troms 21. oktober 1982.

12. Brev datert 12. april 1922, Amundsen brev, Nasjonalbiblioteket.

Kaltan

Fra september 1930 til slutten av juli 1931 reiste Alexander Kaltan langs kysten av Tsjuktsjerhalvøya og besøkte alle bosettingene der. Han arbeidet for “Border Guard Directorate of the Far Eastern Territory”. Kaltan utarbeidet en omfattende rapport fra sin undersøkelse, der han ga en beskrivelse av de økonomiske og politiske tilstandene i området, inkludert mange detaljer om alle de små bosettingene langs kysten (Kaltan 2008). Kaltan besøkte Bernt Wall i februar 1931 og skrev ganske detaljert om besøket. Hans beskrivelse av Walls yaranga er nevnt tidligere.

En kveld snakket Wall om muligheten for å organisere en revefarm. Han mente at et slikt anlegg kunne være svært kostnadseffektivt og ikke kreve komplisert utstyr og store investeringer, og han var villig til å ta på seg ansvaret for teknisk drift av anlegget. Wall hadde allerede sendt et forslag til de lokale myndighetene i Uelen, men hadde ikke fått noe svar. Wall sa også at han ville søke om sovjetisk statsborgerskap og bli boende permanent på Tsjuktsjerhalvøya hvis han fikk en slik jobb. Kaltan oppholdt seg i landsbyen i noen dager og kjøpte hundemat og andre forsyninger av Wall før han dro videre.

Gleb Travin

En merkelig fyr ved navn Gleb Travin hadde den vanvittige idéen om å sykle hele veien langs grensene rundt hele Sovjetunionen. Han kjøpte en amerikansk sykkel og startet fra Kamchatka i 1928 og syklet først langs de sørlige grensene helt vest til Østersjøen. Han

fortsatte fra Murmansk i november 1929 på sin tur langs den arktiske kysten av Sibir. Etter en lang og strevsom tur nådde han endelig Uelen i juli 1931. Fra Tsjuktsjerhalvøya dro han med båt til Petropavlovsk på Kamtsjatka. Det er lite informasjon tilgjengelig fra denne turen. Travins notatbøker fra turen gikk tapt, og det meste vi vet om reisen kommer fra stempler i passet hans og øyenvitner som møtte ham underveis. Alexander Kharitanovsky (1965) har skrevet en bok om Travin og hans sykkeltur med tittelen: “*The Man on the Iron Reindeer*” (*A Tale of the Forgotten Feat*). Han har viet et helt kapittel til Travins møte med Bernt Wall i Enurmino. Teksten er svært detaljert med mye dialog og informasjon om Wall. Det finnes imidlertid ikke bevis for at Travin virkelig møtte Wall, og Kharitanovsky kan ha plukket opp informasjonen om Wall fra andre skriftlige kilder og blandet den med fiksjon.

Chelyuskin

Den berømte russiske arktisforskeren Otto Schmidt hadde en ambisiøs plan for å finne ut om et vanlig lasteskip kunne seile gjennom Nordøstpassasjen i løpet av en enkelt sesong. Sommeren 1933 utrustet han derfor en ekspedisjon med *SS Chelyuskin* med start fra Murmansk (Tretjakov et al. 1934). De kom seg nesten gjennom Nordøstpassasjen, men ble fanget i isen nær Beringstredet i september og drev deretter nordvestover før skipet sank 13. februar 1934 nord for Kolyuchinbukta. Totalt var det 105 personer om bord på den tiden, inkludert mannskap og forskere. Under evakueringen ut på isen omkom én mann. Her ble det etablert



Tynat og Bernt Wall. Tynat i tradisjonelle klær (ca. 1930). (Kilde: Fra det personlige arkivet til Bernt Walls barnebarn Valentina Baum).

en leir og en flystripe.

Det ble organisert en heroisk redningsoperasjon. Et stort antall hundespenn ble mobilisert fra de lokale bosettingene langs kysten, og fly ble fløyet inn fra Russland og Alaska til baser som ble etablert i Lavrentia, Uelen og Vankarem langs kysten av Tsjuktsjerhalvøya. Utrolig nok klarte man å redde alle som var i leiren på isen med fly. Noen ble tatt til Uelen og andre til den lille landsbyen Vankarem, som bare var 45 minutters flytid fra leiren ved *Chelyuskin*. Mer enn 50 av personene ble transportert med hundespenn fra Vankarem til Uelen. På veien stoppet de ved Enurmino, hvor det ble etablert en forsyningsbase. Bernt Wall spilte en viktig rolle for folk som kom fra Vankarem, og hjalp dem med husly og mat. De to brødrene til Tynat (kona til Wall) var dyktige hundeførere, og de tok mange turer med reddete folk

fra Vankarem.

En av forskerne om bord i *Chelyuskin*, zoologen Vladimir S. Stakhanov, har gitt en detaljert beretning om sitt besøk i Bernts yaranga. (Stakhanov 1934). Han var syk av tuberkulose da han kom og tilbrakte to og en halv dag hos Wall før han fortsatte med hundeslede til Uelen. Walls kone serverte ham brød, smør, kjøtt og kondensert melk. Stakhanov var glad for å kunne vaske seg med varmt vann og såpe for første gang på mange uker. Han var takknemmelig for å bli servert utmerket tilberedt varm mat. De snakket med hverandre på en blanding av engelsk, russisk og tsjuksjisk. Stakhanov rapporterte også at Wall hadde en dagbok på engelsk, som han skrev i flere ganger om dagen og noterte seg værforholdene og ulike hendelser. I tillegg hadde Wall en gjestebok som besøkende skrev sine navn og hilsninger i.

Stakhanov skriver: *“To kvelder satt vi med ham over et stort amerikansk kart, der han viste alle polardriftene som var kjent for ham, amerikanske hvalfangstskip, brigger og skonnerter i Chukchi-havet, fortsatt ubeskrevet. Da vi var i ferd med å dra, ga Wall oss gjesteboken. Det var en tykk skrivebok, hvor alle eller i det minste de fleste av dem som besøkte hans yaranga, skrev sine inntrykk.”*

I gjesteboken fant han hilsenene til kolleger fra *Chelyuskin*, inkludert poeten Ila Selvinsky og legen Leonid Mukhanov som var en del av en gruppe på åtte som forlot skipet nær Kolyuchinøya i begynnelsen av oktober året før. Shakhnov og hans kollega Vladimir Ivanyuk skrev en hilsen i boken på engelsk og russisk der de takket Wall for den varme mottakelsen.

Walls notater om havisforholdene

ved Kapp Serdsje er blitt brukt av russiske forskere. Weise (1946) siterte hans opptegnelser som viste at isforholdene var svært ugunstige i årene 1928–1933, og havstrømmene gikk nesten hele tiden mot øst.

Bånd til familien i Norge

Bernt Wall døde under en alvorlig influensaepidemi i mai 1944. Mens han bodde på Tsjuktsjerhalvøya, kommuniserte han av og til pr. brev med sin søster Kristine Bersvendsdatter Møkleby. Han sendte også bilder tilbake til Norge.¹³ I 1990 besøkte den norske journalisten Lars Tonstad stedet Lavrentia på Tsjuktsjerhalvøya. Der møtte han Walls datter Sofia og barnebanet Raisa Zilotina og intervjuet dem. Intervjuet ble publisert i flere norske aviser.¹⁴ Dette resulterte i at det ble etablert kontakt mellom Walls familier i Lavrentia og i Norge. To år senere besøkte Raisa noen av Walls slektninger i Tromsø.¹⁵ I senere år har Terje Løvland fra Oslo (hans bestefar var bror til Bernt Wall), hatt noe kontakt med etterkommere til Sofias andre datter, Valentina, som døde i 2021.

Konklusjoner

Bernt Wall var en fascinerende person som levde et helt annet liv sammenlignet med de fleste nordmenn. Han ble beskrevet som en litt spesiell person av nordmennene som besøkte ham. Det er fortsatt mye ukjent om livet hans. Tilgang til hans dagbøker ville trolig ha gitt mye

ny informasjon. Men mest sannsynlig er dagbøkene gått tapt. Ifølge Walls datter Sofia¹⁶, hadde Yuri Rytkheu på en eller annen måte fått tilgang til dagbøkene da han skrev romanene der Wall ble portrettert. Rytkheu er død, men kanskje etterlot han seg et arkiv en eller annen plass som har overlevd og inkluderer dagbøkene. Fremtiden vil vise.

Takksigelser

En stor takk til Anastasia Yarzutkina (Chukotka branch of North-Eastern Federal Univ. Russia, Anadyr), Andrew Crow (Univ. of Alaska, Fairbanks), Terje Løvland, Anne Melgård (Nasjonalbiblioteket, Oslo). Gennady Smirnov, Lars Tonstad og Steinar Wikan for bidrag med informasjon til artikkelen.

Litteratur

- Amundsen, R. 1921. Nordostpassagen. Gyl-dendal.
- Bartlett, R.A. & Hale, R.T. 1916. The Last Voyage of the Karluk. Small, Maynard & Co. Boston.
- Baum, V.V. 2016. На рассвете идущая. [Walking at dawn]. Lema Publishing house. St. Petersburg. (På russisk).
- Baum, A. 2009. После золотой лихорадки [After the Gold Rush]. Мир Севера. [World of the North] 2009 (1): 23–30. (På russisk).
- Bockstone, J.R. 2018. White Fox and Icy Seas in the Western Arctic. Yale University Press. New Haven.
- Borden, C. 1928. The Cruise of the *Northern Light*. Macmillan. New York.
- Borden, J. 1929. Log of the auxiliary schooner yacht *Northern Light*. Privately printed. Chicago.
- Borogas, W. 1904. The Chukchee - Material Culture. Memoirs of the American Museum of Natural History. Vol XI. Part I. New York.
13. Nye Troms 21. oktober 1982.
14. Nordlys 24. september 1990.
15. Tromsø 28 desember 1992.
16. Nordlys 24 september 1990.

- Crow, A., Yarzutkina, A. & Kolomiets, O. 2010. American traders and the native people of Chukotka in the early 20th Century. 2010 International Conference on Russian America, Sitka, AK August 18–22. 13 pp.
- Fitzhugh, W.W. & Crowell, A. 1988. Crossroads of Continents: Cultures of Siberia and Alaska. Smithsonian Institution Press. Washington D.C.
- Hanssen, H. 1941. Gjennom isbaksen. Atten år med Roald Amundsen. Aschehoug.
- Hunt, W.R. 1976. Alaska: A Bicentennial History. W. W. Norton & Co. New York.
- Jensen, T. 1941. Eventyrferden med motorskibet "Elisif" langs Sibir-kysten – Et blad av norske sjøfolks historie. Polarårboken 1941: 30–67. Oslo.
- Jones, W.B. 1927. The Argonauts of Siberia. Dorrance & Co. Philadelphia.
- Kaltan, A.I. 2008. Отчёт по обследованию Чукотского полуострова. 1930/31. [Report on the survey of the Chukchi Peninsula 1930/1931]. Pp. 284–342. In: Tropoyu Bogoraza. [Along the Path of Bogoraz]. (in Russian), eds. Bogoslovskaya, L. S., Krivoshechekov, V., & Krupnik, I. Russian Institute of Cultural and Natural Heritage. Moscow. (På russisk).
- Kharitanovsky, A.A. 1965. Человек с железным оленем. [The man on the Iron Reindeer: a tale of a forgotten feat]. Thought. Moscow. (På russisk)
- Mehlum, F. 1998. Johan Koren. Verdensberømt ute – glemt hjemme. Polarboken 1997–1998: 44–51. Oslo.
- Owen, T. C. 2008. Chukchi Gold: American Enterprise and Russian Xenophobia in the Northeastern Siberia Company. Pacific Historical Review. Vol. 77: 49–85.
- Rowe, P.T. 1913. Missionary District of Alaska. Report of the Bishop—1914–1915. Pp. 30–38. In: Annual report of the Board of Missions for the Fiscal Year - September 1, 1914 to September 1, 1915. The Domestic and Foreign Missionary Society of the Protestant Episcopal Church in the United States of America. New York.
- Sablin, I. 2013. Transcultural Interactions and Elites in Late Pre-Soviet and Early Soviet Chukotka, 1900–1931. Social Evolution & History. Vol. 12:115–148
- Shnakenburg, N. 1935. Пути сообщения чукотского полуострова. [Means of communication of the Chukotsky Peninsula]. Arctica 1935, No. 3: 63–177. (På russisk).
- Singer, M. 1934. Разбуженный океан [The Awakened Ocean: The First Northeast Polar Kolyma Expedition 1932–33]. Moscow-Association of Writers. (På russisk).
- Stakhanov, V. 1934. Поход по Чукотке. [Hiking in Chukotka]. Vol. 2. pp. 423–431. In: Поход "Челюскин". Как мы спасли челюскинцев. [The campaign of "Chelyuskin"]. As we saved Chelyuskinites]. ed. Pravda, 1934. (På russisk).
- Stuck, H. 1920. A winter circuit of our Arctic coast. Charles Scribner's Sons. New York.
- Sverdrup, H. U. 1926. Tre aar i isen. Gyl-dendal.
- Swenson, O. 1951. Som trader i Sibir. Gyl-dendal.
- Tolmachev, I.P. 1949. Siberian Passage. An Explorer's Search into the Russian Arctic. Rutgers Univ. Press. New Brunswick.
- Tretjakov, S., Muchanov, L., Goldberg, M. & Dikovski, S. (red.) 1934. Tsjeljuskin. Et land redder sine sønner. Norsk utgave: Dagbladet, Arbeidet og Internasjonalt Arbeiderforlag.
- Weise, V.Y. 1946. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря (Два исторических плавания 1932 и 1934 гг. [On the Sibiryakov and Litka through the arctic seas (Two historical voyages of 1932 and 1934)]. Glavsevmorputi, Moscow - Leningrad. (På russisk).
- Wikan, S. 2000. Johan Koren. Feltzoolog og polar-pioner. Schibsted.
- Wisting, O. 1930. 18 år med Roald Amundsen fra pol til pol. Gyl-dendal.

Postkort med glimt av polarhistorie

Av Burny Iversen

Burny Iversen er fotograf med interesse for arktisk natur og historie. Han har vært på Svalbard en rekke ganger.

*“Reached North Pole April 21, 1908.....” Dette telegrammet var det første livstegn fra Frederick A. Cook som skulle fortelle verden at Nordpolen var beseiret. På grunn av problemer på tilbaketuren ble han tvunget til å overvintre på Devon Island i Canada, noe som førte til spekulasjoner om hans død. Telegrammet med nyheten om hans suksess ble først sendt fra Lerwick på Shetland 1. sept. 1909, tre dager før han ankom København med båten *Hans Egede*. Da båten gled inn i havnen ble den møtt av hundrevis av småbåter. Det var hurrarop, flagging og hornmusikk fra kaiene, en verdig mot-*

tagelse for en oppdagelsesreisende som hadde beseiret både naturen og konkurrentene. I avisen the New York Herald kunne man lese nyheten “The North Pole is Discovered by Dr. Frederick A. Cook.”

Nyheten gikk som løpeild i verdenspressen. Imidlertid, bare en uke senere, 7. sept., dukket enda en nyhet opp hos konkurrenten The New York Times: *“Peary Discovers the North Pole After Eight Trials in 23 Years.”* Alle som leste overskriftene forsto at Nordpolen bare kunne oppdages én gang, så den ene måtte bløffe. Dermed var kampen i gang mellom to amerikanske oppdagelsesreisende som kjente hverandre godt. De kjempet en hard kamp for sin ære og troverdighet gjennom mange år, med mektige støttespillere på begge sider.



Cook og Peary slåss for sine historier. Mens tegneren tenker seg at Ferdinand von Zeppelin med sitt luftskip LZ4 ble først til å plante Det tyske keiserrikets orlogsflagg på det riktige polpunktet.



Nordpolen er beseiret. Cook troner på polpunktet, mens på nattehimmelen sees både en zeppelin og Walter Wellman i ballong. Turistindustrien ser muligheter for nye eksotiske reisemål, og turistene skal lokkes med nordlysdrikke og varme selpølser.

Både Cook og Peary så muligheter for en gryende turisme med betalende passasjerer til nordområdene. De var sikkert inspirert av meldingene fra Svalbard om jaksafarier og cruiseturisme med store passasjerskip som tyske *SS Columbia* i 1895 med omkring to hundre passasjerer om bord. I 1896 startet Vesteraalens Dampskibsselskab opp med turer til Svalbard med *DS Lofoten*.

Det ble bygget hotell og åpnet postkontor som solgte postkort stemplet "Advent Bay 1896". Turistene ble lokket av spektakulær natur, og av mulighetene til å få oppleve forberedelsene til Salomon A. Andrées ballongferd fra Virgohamna. Senere skulle også amerikaneren Walter Wellman trekke turister med flere forsøk med luftskip fra samme sted, ekspedisjoner som førte til mange postkortutgivelser. Mange i Norge samler på polarkort, men dette er også et stort samlerområde

internasjonalt.

Kommersielle interesser kastet seg raskt på polarfeberen som blomstret i mediene etter alle polarekspedisjonene. Det ble laget alle slags suvenirer til hyller og vegger. Trykkeriene pøste ut reklametrykksaker og postkort. Det kom et betydelig antall kort med polarmotiv fra 1880-tallet etter Fridtjof Nansens tur over Grønland og til Roald Amundsens ekspedisjoner og død på 1920-tallet.

Felles for de tegnede kortene var at de hylltet det heroiske, eller viste menneskets kamp mot en ubarmhjertig natur, mens fotokortene viste helteportretter, mannskapsbilder, skip eller luftfartøy.

Cook og Pearys tilbakekomst og konflikt kommer i en tid som blir omtalt som postkortets gullalder. I USA ble det på den tiden solgt nesten en milliard kort i året, mens på verdensbasis ble det solgt ca. syv milliarder kort.

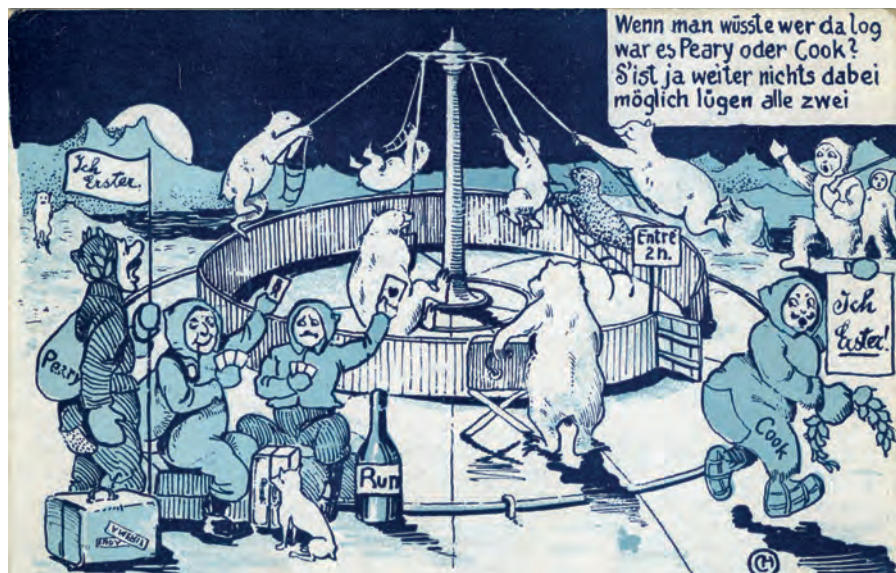


Amerikanske postkort fra 1909 knyttet til konflikten mellom Peary og Cook.

For Cook og Peary startet det med nasjonalistiske og heroiske kort, mens europeiske utgivere moret seg over kringelen mellom heltene. Det førte til at de fleste kortene ble utgitt som karikaturer og humorkort.

Både Cook og Peary har senere fått

underkjent sine "oppdagelser" av Nordpolen, etter gjennomgang av loggbøker, intervjuer med inuitter og beregning av dagsetapper. Uansett hva som er sannheten, så har de vært med på å sette farge på den polare paletten. Det er ikke lett å etterlate seg fysisk bevis på drivende is.



Østerriksk postkort fra 1909 med humoristisk vinkling på konflikten mellom Peary og Cook.

Safarijakt og fotosafari med *Havella* sommeren 1960

Av Odd Lønø

Odd Lønø (1920-2007) var i mange år sekretær for Norsk Polarklubb og medlem av redaksjonen til Polarboken fra 1969 til 2006. Redaksjonen har bearbeidet Odd Lønøs etterlatte dagboksnotater fra turen med *Havella*.

Sommeren 1960 var Odd Lønø invitert med, av reder Odd Berg, Tromsø og Norsk Polarinstitutt, som observatør om bord i skøyta *Havella* på safarijakt på Svalbard. I de foregående årene hadde jegere om bord i *Havella* tatt 30-40 isbjørn årlig. Dette var den fjerde safarituren som *Havella* gjorde dette året. Betalende passasjerer denne gang var tre amerikanere. Skipper var Håkon Gotliebsen og maskinist Harald Hansen. Aage Rotvold var stuert og Alf Olsen og Sigurd Dahl matroser. For å spare reisetid kunne safarijegere reise med Hurtigruten fra Tromsø til Svalbard, enten Longyearbyen eller Ny-Ålesund. Der kunne de gå om bord i safariskuten.

Safarijakt etter isbjørn og hvalross har hatt lang tradisjon på Svalbard. Skotten James Lamont utga i 1861 en av de første, og best kjente, beretningene om slik jakt på Svalbard. I mellomkrigsårene var det vanlig med troféjakt, og mange kjente norske ishavsskuter deltok i dette. Etter som økonomien tok seg opp etter verdenskrigen tiltok også safarijakt. På midten av 1960-tallet kostet en to-ukers jaktsafari, avhengig av antall deltager, fra 9.000–35.000 kr per deltager. Dette tilsvarer i henhold til Statistisk Sentral-

byrås priskalkulator 100.000–390.000 etter dagens kroneverdi. I 1960 ble 23 bjørner felt under safarijakt. Det tilsvarer 17% av alle skutte bjørner i Svalbard-området det året. Fra 1960 til 1973 felte troféjegere totalt 491 isbjørn på Svalbard. Dette må ses i lys av at det i 1963 ble innført en begrensende kvote på én isbjørn per deltager, og at det i 1965 ble innført forbud mot fangst av unger og binner med unger. Isbjørnen ble totalfredet i 1973 og safarijakt oppphørte dermed.

Lørdag 16. juli

Vi kom til Kings Bay i dag med hurtigruteskipet Lyngen, og Havella lå klar ved kaia.

Vi ventet til kl. 18 før vi forlot Kongsfjorden. I ventetiden var jeg med på en historisk begivenhet. Om bord i Lyngen hadde de 1000 ørretyngele fordelt på to blikk-kar. De kom fra Tromsø Jeger og Fiskerforening. Mannskapene fra Lyngen med kaptein Jensen i spissen hadde hentet vann til fisken fra elva i Tromsdalen. Vannet fra Tromsø by kunne ikke brukes.

Det var meningen vannet skulle skiftes hver 3. time, men det var så mye liv om bord at de besluttet å skifte hver 4. time og det ble gjort. Blikk-karene stod hele tiden ute på dekk. Det var ikke tvil om at fisken hadde det bra. På Kapp Linné ble det hentet mere vann da det var for lite Tromsdalsvann igjen. Yngelen ble matet to ganger på turen med kokt eggeplomme



Hurtigruteskipet Lyngen på Svalbard i 1959. (Kilde: Norsk Polarinstitutt).

som ble finhakket. I Kings Bay ble en og en tredjedels kar satt ut i Tvillingvatnet og resten i Storvatnet. Gruveanlegget tar vann fra Tvillingvatnet det meste av året og på det dypeste er det åtte meter. For å venne yngelen til vannet helte vi vann fra Tvillingvatnet opp i karet og lot det stå om lag en halv time. På hele transporten var det dødd bare fire fisk. Det ble spådd at svært få ville overleve transporten.

Utsettingen ble foretatt kl. 12 av driftsbestyrer Grimsmo og kontorsjef Engan. Men før det hadde jeg sneket meg til å sette ut en fisk ved å helle på vann så det rant over. Den svømte 30-40 cm og tok en liten svart insektlarve. Appetitten var i orden. Vi så at tre til tok de små larvene (dafnier). En larve var øyensynlig for stor for den ble spyttet ut igjen. Det var ikke antydning til at noen av fiskene var i dårlig kondisjon. Det var jo noe merkelig. Det måtte være den lave temperaturen 6-7 °C i luften som gjorde dette. Storvatnet vet en ikke hvor dypt er. Det blir nå demmet opp et par meter og fylt med vann. Det

skal være til våtrenseriet.¹

Søndag 17. juli

Det har vært strålende vær i hele dag. Vi gikk ut mellom Norskøyane og så tok vi kurs ØNO og så ikke is før vi var på 81° 15' N. Her rett nord for Hinlopenstretet gikk vi inn i isen og så østover. Vi hadde ikke gått i isen i mer enn to timer før vi fikk se den første bjørnen. Det var en liten en, så denne ble bare filmet fra alle kanter. Ikke én om bord så mye som tenkte å skyte den. En time senere hadde vi en binne med en unge på isen. Vi la oss til å vente ved flaket for å få noen gode bilder, men de forsvant mens vi satt og spiste. Det var en slags omelett i kveld deretter kokt skinke. Før vi la oss prøvde Charlie seg på to kobber, men han brukte omladete pa-

1. Ian Gjertz og Odd Lønø skriver i Fauna i 1998 (Innførte arter på Svalbard. Fauna (Oslo) 51: 58-67) at høyst sannsynlig var utsettingen mislykket. Det ble ikke sett yngel senere på sommeren. Dette kan skyldes at vannet var lite egnet for fisk på grunn av for kaldt vann eller for høye verdier av CO₂ siden Tvillingvatnet har betydelig tilførsel av grunnvann.

troner som var for tykke slik at de ikke gikk inn i kammeret.

Mandag 18. juli

Vi har ligget stille i dag helt til kl. 20 i kveld da vi gikk litt. Vi så et par storkobber som lå vanskelig til. Charlie fikk en storkobbeunge. Skuddet traff lavt i halsen så når jeg hoppet på flaket så livnet den til igjen. Et par spark så var den død. En halv time senere fikk vi igjen en 1,5 års storkobbeunge. Der er nå skodde (kl. 23) og vi går ut i en klaring tror jeg. Sysseimannskøya er på vei til Mushamna i fint solskinn.

Tirsdag 19. juli

Vi har ikke beveget oss stort i dag. Det har vært skodde. Men vi så to bjørner på et stort flak. Det var to store hannbjørner – vi forsøkte å få de til skuta ved å brenne spekk. Jeg gikk på flaket og så kom tåka.

Jeg så spor etter en stor bjørn og et skjelett etter en snadd som bjørnen nylig hadde tatt. Etterpå så jeg et snaddskjelett til, dette var noe eldre. Begge bjørner ble skutt i vannet med et skudd på hver. Vi kuttet bjørnene opp.

Onsdag 20. juli

Vi har gått en masse, fra posisjonen i natt gikk vi i strak linje til Kvitøya. Meninga var å gå inn til Nordaustlandet, men vi var så langt nord at vi smatt forbi med den kursen vi hadde. Ved Kvitøya fantes det ikke is, ikke så vi noe på turen dit heller. Fra Kvitøya gikk de nordover til de fant isen og vestover i isen. Har for det meste ligget i køya. Vi så en bjørn i dag på et stort flak, den fikk gå. Det var ikke noe fotovær.

Torsdag 21. juli

Vi har hatt is i hele dag. Været har vært regn og tåke. Nå sent i kveld så vi en



De to hannbjørnene som ble skutt 19. juli veide henholdsvis 373 kg og 270 kg. (Foto: Odd Lønø).

bjørn på isen på vei nordover. Vi ser ingen ting. Det var ikke fotovær og ikke har de interesse av å skyte den.

Fredag 22. juli

Tåke med vind i hele dag. Vi lå i le av isen til hullet ble stengt og så måtte vi ut og gå. Det huska jævlig ei tid. Det var bare å ligge i køya å holde seg fast. Mannskapet sier at på første tur fikk de tre bjørner, på andre tur også tre bjørner. På tredje tur, altså turen forut for vår hadde de fire passasjerene, tre mann og en kvinne, fått fem bjørner. En liten bjørn ble skutt med tre piler. To treff i bogen og en i nakken. Pilene kom i rask rekkefølge og bjørnen døde raskt.

Lørdag 23. juli

I dag fikk vi fint vær på turen til Woodfjorden. Vi så Nordaustlandet og Verlegenhuken. Vi gikk så inn i Mushamna. Her satte vi tre garn og vi plukket ut to lakser nå i kveld. Den ene, den største, var 53 cm lang og veide 1,5 kg og var full av bendelorm. De rant ut bak.

Søndag 24. juli

Fint vær i dag. Vi har fått to lakser til i natt, og nå kom de nettopp med en til, så i alt ble det fem lakser til middag.

Hornbæk (Polarinstituttets hydrograf) kom over med båten. Han forteller at de 7. juli i Worsleyhamna fant to reinskinn i fjæra. Reinen var nettopp skutt. Tre fangstfolk i en liten båt hadde vært der. De het Wilhelmsen – far og to sønner. Da Hornbæk kom tilbake senere var skinna tatt vekk.

Fra Mushamna gikk vi ved middags-tider og la oss i Bockfjorden. Her var vi på land og filmet noen rein. Vi så sju stykker. Her fikk de til nå sju lakser og flere blir

det nok nå i natt. Fra her vi ligger kan vi se de varme kilder som hvite flekker i fjellsiden.

Mandag 25. juli

Vi lå natten over her i “Roos Bay” og fisket laks. På stranda var det en rest etter en storkobbe som de skjøt i natt. Her var det en rev og jeg gikk på land for å filme den. Det kom to rever som jeg fikk filmet så her fikk jeg et par gode revebilder. Laksefangsten ble i natt i alt 23 stykker. Det ble som sagt skutt en storkobbe. Videre ble det skutt to snadder som sakk. Den ene ble skutt på grunt vann fra båt. Den andre skaut Hansen fra Havella uten sjansen til å få tak i den. Småbåten lå riktig nok ved skuta, men sjansene er minimale.

Så gikk vi inn i bunnen av Bockfjorden. Etter å ha spist middag gikk Hansen og jeg for å filme de varme kilder. Vi gikk innover på østsiden. Her så vi seks rein hvorav en årskalb. Ingen kilder her, men vi så dem på den andre sida. Vi måtte over breen og det var litt av en marsj bare det. Det var strålende sol når vi kom til kildene. Det var virkelig morsomt dette. Vannet boblet fram og det varme vannet hadde laget flotte kalkmønster over et større område. Helt innerst ved berget, der det kom fram, var det pisselunka. Vi filmet, jeg badet og Hansen vasket seg i kilden.

Så var det tilbaketuren da. Forbi den første breen gikk det godt. Ved den andre breen så vi ei simle. Fra den andre breen kom det en passe stri elv. Hansen foreslo å gå over den oppe i fossen, halvveis oppe. Her var det mulig å hoppe, men elva var jævlig stri. Jeg hoppet over. Så var det Hansens tur. Han glei på steinen



Et av isbjørnskinnene ble hengt opp til tørking om bord i Havella. (Foto: Odd Lønø).

og dermed var det ut i elva med ham. Han lå en stund på ryggen på en stein med hodet nedover og strømmen tok ham videre. Så bar det med hodet mot en stein, og så under med ham. Jeg fikk det travelt med å bli kvitt fotosakene mine. Men det å komme tilbake over elva var ikke så lett. Nå måtte jeg hoppe oppover og jeg ble stående å se etter Hansen. Så kom Hansen til syne i leirsuppa. Han kravlet seg langsomt halvveis opp av vannet. Her ble han liggende "og tenke seg om" og vinket til meg. Så kravlet han langsomt videre opp og tømte det meste vannet ut av støvlene. På veien ned ravet han overende to ganger og var noe ustø, det skjønte jeg. Nede på sletta vadet han elva forholdsvis lettvent. Det var her den burde vades. Hansen hadde en svær kul i hodet. Hadde mistet brillene og lua i isvannet. Fotoap-

paratet og sekken med minnestein og vannprøver hadde han. Han hadde vondt i det ene beinet. Det var det verste. Beinet holdt på å sette seg fast nede mellom steinene. Så bar det videre utover. Den neste elva gikk forholdsvis greit. Alf hentet oss i fjæra. "Men kor i helsikes er det du ser ut Hansen". Han ble fort satt inn i situasjonen. Vi lempet om bord sakene og den gule sekken til Hansen. Alf sparket i sekken. "Hva Hansen, har du sekken full av stein. Går du å drar på sækken full av stein nå igjen. Ja, om du så hadde kuler på heile kroppen så ville jeg ikke ha medønk med dæ". På skuta forklarer Alf: "Han Hansen er blitt varmdøpt og så gjændøpt i isvatten så han næsten drukna, men ka du tror har han ikke sækken full av stein". Hansen fikk ikke "medønk". Det vakte alminnelig munterhet. "Æ, har no samla så mykje stein her på Spitsbergen at æ har fått adskillige antydninger om å overse dem. Æ jør nå denne turen for artigheita si skuld og æ vil no seije at det er no det artigaste æ har vært med på. At æ no glømt termometeret" Hansen var interessert i alt.

Tirsdag 26. juli

Vi gikk fra "Roos Bay" etter frokost og reiser tilbake til Kings Bay. Vi var innom Virgoamna og så på restene der etter Andres ballonghus. Nydelig vær og flott terreng.

Onsdag 27. juli

Vi kom til Ny-Ålesund tidlig om morgenen. I formiddag gikk jeg en tur inn til fugleffjellet og filmet. Det var fugleunger i redene og en rev som var temmelig tam var der. Om kvelden gikk vi fra Kings Bay til Longyear.

Første fødsel og dåp i Ny-Ålesund

Av Odd F. Lindberg

Odd F. Lindberg har bakgrunn som journalist, forfatter og fotograf. Han har gjennom mange år vært ivrig opptatt av polarhistorie, spesielt om Roald Amundsens ekspedisjoner og bevaring av hans fødested "Tomta" i Østfold. Lindberg døde i november 2021.

Arne Sherdahl (født 15. juli 1920) er den første vi kjenner til i Europa og Asia som er født og døpt så langt mot nord som i Ny-Ålesund på Svalbard. Jordmor ble hentet opp fra Tromsø.

Det var mye festivitas og glede ved dåpen 11. sept. 1920. Det fantes ingen kirke der. Heller ingen prest. Men 10 mil sørom – i Longyearbyen – fantes det både

kirke og prest. Men dåpen skulle skje i verdens nordligste bebodde samfunn. Derfor ble presten hentet opp med båt.

Far til Arne, Bertel Kristoffer Sherdahl, var driftsbestyrer i Kings Bay Kullkompani fra 1917 til 1929. Han var også den som håndhevet loven.

Tilbakeblikk

Arnes far og moren, Sofie Marie Hallsberg fra Sverige, giftet seg i 1919 i Tromsø – to år etter at faren, på oppdrag av Brandahl og Knutsen, Ålesund, hadde ansvaret for oppbyggingen av gruvebyen i Kongsfjorden på Svalbard. Til tross for at

Daabsattest.

Ifølge kirkeboken for Spitsbergen også
menighets attesteres, at:

Anne Henriks

av forældre Bertil H. Skjerdahl, ingeniør
Sofie f. Hallberg

er født i Ny-Aalesund, Kings Bay 17/2-1920, femhund-
jule udkrændre-før og døpt i sammesteds 7/9,
største september KIRKEBOKS
LØSNING AAR.

Lustbetent betaling kr. 0.50 — femti øre.
E. G. Olsen
pastor til Spitsbergen

den 16 august 1921.
T. E. Skjold

D. N. 1. Ld. 7. 1921. 188 S. - 2028 - 18 - 18.

Faksimile av Arne Sherdahls dåpsattest. Sherdahl er sannsynligvis det menneske som kunne dokumentere sin fødsel og dåp som verdens nordligste. (Foto: Odd F. Lindberg).



Arne Sherdahl med et maleri fra Kongsfjorden – et vakkert skue. I bakgrunnen ses De tre kroner – fjelltoppene Nora, Svea og Dana. (Foto: Odd F. Lindberg).

landet var karrig og barskt – mørketiden kanskje den verste, valgte Sofie å bli med sin mann. Hun var en frodig, viljesterk og selvstendig kvinne.

Artikkelforfatteren sitter sammen med Arne og ser på bilder fra tiden på Svalbard. Vi ser barndomshjemmet hans i Ny-Ålesund. Arne forteller at det lå øst i bebyggelsen med utsikt mot Kongsfjorden og breen. Det var et lite, lunt og godt hjem.

Da sommeren led mot sin slutt, husker Arne at de voksne kvidde seg for det nær forestående – nemlig mørketiden. Til tross for at den kom snikende, kom den allikevel alltid overraskende. Mørketiden var den verste, men for Arne, som ikke kjente til noe annet, bød den aldri på problemer. Inne hadde de det godt og varmt. Elektrisk lys ble de forsynt med via et kullfyrt kraftverk i nærheten. Når vinterstormene fra nord rusket i husknutene og jaget gjennom de trange passasjene i Kings Bay,

gledet Arne seg med å sitte ved kjøkkenbordet ved vinduet og se på gatelyktenes lysspill over snøen. Ofte hendte det at han ble med sin far ned i gruvene. Ellers var det å gå på messa og høre de voksne snakke, noe av det han satte veldig pris på. Måneskinn og nordlys over det mørke slettelandet var skuespill som har gjort uutslettelig inntrykk på ham.

Når våren kom, velsignet de lyset. I kullstøvet som var spredd utover snøen, kunne man se barnetråkk fra hjemmet og ned til kaia. Der sto Arne som femåring, iført sixpence, knickers og et skjerf godt knyttet om halsen. Med hendene på ryggen, som en aldrende mann, kunne han stå i timesvis og se på lokomotivet som kjørte fram og tilbake mellom gruvene og kaia, hvor kullbåten lå. Mest av alt ville han bli lokomotivfører – en beslutning han tok tidlig, etter selv å ha vært “fyrbøter” og “lokomotivfører” mange ganger.

Roald Amundsen kommer til Ny-Ålesund

Meldingen via eteren om at Roald Amundsen skulle forsøke å ta seg fram til Nordpolen i 1925, med utgangspunkt i Ny-Ålesund, vakte stor begeistring i Kings Bay. Med ett ble den lille gruvebyen, der alt hadde gått sin vante gang, forvandlet til et midtpunkt for all verdens oppmerksomhet.

Bare fem år gammel satt Arne på Roald Amundsens kne. Han minnes godt at Amundsen og Lincoln Ellsworth sparket snøen av støvlene den første gangen de besøkte hans barndomshjem. Han betraktet Amundsen som en snill bestefar. Han husker Amundsens hvite hår, de buskete øyenbrynene og den store ørnesesa. Han husket alt – for det var det som var karak-teristisk ved Amundsen.

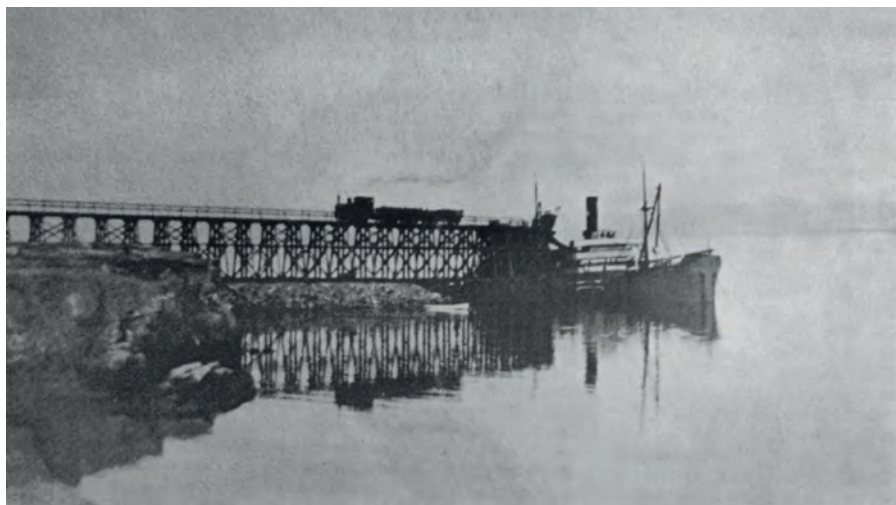
Tiden gikk og neste år var det mer ståhei. Da skulle Amundsen, med luftskipet *Norge* ta seg fra Ny-Ålesund til

Nordpolen og videre til Alaska. Da *Norge* lettet med kursen for Nordpolen, så Arne, Amundsen for siste gang.

To år senere ventet det lille samfunnet igjen på Amundsen. Men denne gangen kom han ikke. Latham-flyet hadde tatt av fra Tromsø 18. juni for med Amundsen i spissen, å unnsette Italia-ekspedisjonen. De ventet og ventet, og Arne fikk være vitne til den største leteaksjonen i historien. Etterhvert fant de Nobile. Arne husker at da Nobile kom til Kongsfjorden, var det med senket hode.

Sommeren led og høsten kom med stormer fra nord. Trekkfuglene hadde forlenget reist. Nå ventet skolegang i Karlstad i Sverige. Det var nå dags å takke adjø til landet med de kalde kyster som hadde gitt så mye, men samtidig krevd så meget.

(Utdrag av artikkel publisert i Sarpsborg Arbeiderblad 28.2.1987).



Kaia – båten og lokomotivet. Der kunne Arne Sherdahl stå i timer under vårsolen. Etter en vinter med mørketid og kulde, var gjensynet med årets første kullbåt alltid like morsomt. (Foto: Bertel Sherdahl).

Svarte og hvite isbjørner – en attraksjon utenom det vanlige

Av Atle Brekken og Marius Omland

Atle Brekken har lang fartstid på Svalbard. Atle er utdannet ingeniør fra Stavanger Ingeniørskole. Han har gjennom årenes løp jobbet i nesten alle de større foretakene i Longyearbyen. Atle som nå nyter pensjonisttilværelsen, er fortsatt engasjert i Longyearbyens ulike lag og foreninger.

Marius Omland ble bitt av Svalbard-basillen etter å ha deltatt på Svalbard-kurset i 2007. Marius er utdannet utmarksforvalter. Sommeren 2021 flyttet han til Svalbard, og har sitt daglige virke i Svalbard Science Forum.

Kanskje var du i Longyearbyen før isbjørnskiltene kom opp. Uansett er det nå vanskelig å ikke legge merke til skiltene, om du besøker Longyearbyen i dag. Skiltet er blitt et ikonisk turistmotiv. Skal vi komme til bunns i denne historien, får vi nesten ta det fra starten før den går i glemmeboken.

Det hele startet på slutten av 1980 tallet da “Company Town” modellen ble avviklet. Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS ble reorganisert og måtte skille ut deler av virksomheten. De tre selskapene AS Samfunnsdrift, AS Næringsutvikling og Spitsbergen Travel AS¹, ble resultatet.

Info-Svalbard får en idé

Info-Svalbard (i dag Visit Svalbard) var

1. Historien - Store Norske | Bergverk • Eiendom • Logistikk • Turisme (snsk.no).

en del av Svalbard Samfunnsdrift AS (senere Svalbard Næringsutvikling AS), og med statlig finansiering driftet de turistinformasjonen. Heldigvis var det godt samarbeidsklima mellom avdelingene, og selv om ansvarsområdene var nokså ulike, fantes det samarbeidsflater. Samlokalisering var nok også en medvirkende faktor da isbjørnskiltets spede spire ble sådd. Det var Frigg Jørgensen, leder av Info-Svalbard, som kontaktet Atle Brekken i AS Samfunnsdrift for å diskutere en idé. Forslaget var et isbjørnskilt, som i tillegg til fare og opplysning, kanskje kunne bli et eksotisk innslag for den voksende turismen. Atle likte forslaget og tok fatt på oppgaven med stor iver.

Atle var nemlig i full gang med å løfte veistandarden i byen. Veiene ble hevet i terrenget. Dette var essensielt for å kunne utføre et effektivt veivedlikehold sommerstid, og brøyting vinterstid. Så kom asfalten til byen og økte veistandarden ytterligere, og nye utfordringer meldte seg. Det ble økt trafikk på veinettet, og



Atle Brekken og isbjørnskiltet i Adventdalen 2022. (Foto: M. Omland).

farten økte. For å møte krav til sikkerhet, måtte veinettet merkes korrekt.

Det ble skilt for regulering av fart og annet trafikkreglement, men på Svalbard var det ytterligere behov for farevarslung og opplysning. Snøskuterferdselen hadde økt kraftig siden midten av 70 tallet², og et skilt for markering av sentrale krysningspunkter mellom snøskuterløyper og bilveier var en prioritet. Dette skiltet var ikke å oppdrive, så Atle tok turen til verkstedet for bistand. Løsningen ble å fotografere en mekaniker på en snøskuter. Fotografen som fanget motivet heter Svein Einar Grande. Det er hans bror Torbjørn Grande som var modell på scooteren. Motivets ble sendt til Euroskilt for videre bearbeidelse. Snøskuterskiltet så dagen lys, og ble en del av veimerkingen i byen.

Så tilbake til isbjørnskiltet. Før planen kunne realiseres, måtte idéen presenteres for Svalbardrådet³ hvorpå Sysselmannen formelt godkjente planen etter rådets anbefalinger. Godkjenningsstempelet var sikret.

Atle så for seg en lignende fremgangs måte som for snøskuterskiltet. Det var bare en hake ved planen. Skulle han komme tett inn på en isbjørn for et godt bilde til illustrasjonen, var han ikke sikker på at han kom fra oppdraget i live, så en alternativ tilnærming ble redningen. Atle kjente til at biolog Ian Gjertz, som på den tiden jobbet ved Norsk Polarinstitutt, hadde kjennskap til isbjørner og var en habil tegner. Atle la turen innom Ian for å luften planen. Ikke lenge etter kom skissen. Euroskilt tok seg av videre bearbeidelse,

2. https://www.polarhistorie.no/filearchive/Faktaark_NP_003.pdf.

3. Et rådgivende organ, med sete i Longyearbyen, for den sentrale og lokale offentlige administrasjonen.

før skiltet av svart bjørn på hvit bakgrunn med teksten “*Gjelder hele Svalbard*” var på plass retning Bykaia. Prisen på skiltet var ikke avskrekkende, og kostet omkring 250 kroner.

Alt er ikke helt “svart hvitt”

Noen år senere skulle den Longyearby-baserte australieren Jason Roberts forlate Svalbard for godt, og med seg hadde han lyst på en suvenir, et isbjørnskilt. Jason troppet en dag opp på kontoret til Atle og sa det som det var. Enten hjelper du meg å bestille et par isbjørnskilt, eller så er det mulig at det kommer til å mangle et i byen. Saken løste seg på lovlig vis, og to skilt ble bestilt. Som en liten kuriositet skulle Euroskilt denne gangen levere de første skiltene med hvit bjørn, etter ønske fra Jason. Desember 1994 var det første isbjørnskiltet med hvitt motiv montert “Down Under”. Det andre ble en gave.

I forbindelse med den tragiske isbjørnulykken på Platåfjellet i 1995, ble faremerkingen trappet opp. Flere skilt ble plassert på strategiske steder i Longyearbyen, gamle skilt ble også erstattet med den nye versjonen, og isbjørnen ble hvit. Alle var fornøyde unntatt byråkratiet. Da det ble oppdaget at fareskiltet ikke fulgte farskiltstandarden, svarte symboler på hvit bunn, var lykken kortvarig. Det ble konkludert med at det ikke var tilrådelig med feilmerking i Longyearbyen, det fantes heller ingen unntak fra regelverket. Euroskilt leverte så nye byråkratisk korrekte skilt i standardisert fareskiltformat. Svart isbjørn på hvit bakgrunn, til manges fortvilelse.



T.v. Isbjørnskiltet som fulgte fareskiltnormen. (Foto: I. Gjertz, 1994). Øverst t.h. “Kunstneren” Ian Gjertz og isbjørnskiltet i Adventdalen 2020. (Foto: M. Omland). Nederst t.h. Frigg Jørgensen ved skiltet ved veien til Sverdrupbyen 2022. (Foto: J. Roberts).

Ikke svart hvitt likevel

I 2000 ble veiansvaret i Longyearbyen overført Troms fylke, og da veisjef Torbjørn Naimak var på besøk for å inspisere veinettet, ble det på en inspeksjonsrunde oppdaget en uheldig fargekombinasjon. På tross av regelverket knyttet til fareskiltstandarden, er jo isbjørnen faktisk hvit konkluderte veisjefen. Etter en ny runde i byråkratiet ble isbjørnen til alles overraskelse igjen erklært hvit.

Høsten 2003 kom nyheten: “*Statens vegvesen vil om kort tid overlevere de nye varselsskiltene til Sysselmannen på Svalbard. Istedenfor svart isbjørn på hvit bunn er det nye skiltet laget motsatt - hvit bjørn på svart bunn, skriver tidsskriftet Vegen og vi*”⁴. Vi får håpe et endelig punktum i saken nå er satt.

4. <https://www.adressa.no/nyheter/innenriks/article49552.ece>.

Ettertraktet suvenir

I tillegg til at skiltet blir oppsøkt i fotoøyemed, er et utall suvenirer prydet med isbjørnskiltet. Alt fra typiske turist-remedier til lokal sjokolade. Det er også mer eksklusive smykker laget av lokale kunstnere prydet med isbjørnmotivet fra skiltet. Til tross for at det er mye å få kjøpt, tar dessverre enkelte med seg originalen. Bare første året forsvant minst 3 skilt, og senest i 16. mai 2022 ble ulovlige suvenirer høstet på rot. De fleste sakene blir politianmeldt, men Atle kjenner ikke til noen er blitt straffet for ugjerningene.

Ved et tilfelle ble et skilt returnert fra Bergen, etter at et skip fra den norske Marinen hadde besøkt Longyearbyen. Det sist savnede isbjørnskiltet ble funnet i en bil på flyplassen registrert på Sysselmester Lars Fause. “*Jeg har alibi*”, sa Fause lattermildt, da han ble konfrontert

med opplysningene av Svalbardposten. Det viste seg å være en spøk signert rød-kledde avgangselever ved Longyearbyen skole, som takk for godt samarbeid. I dag koster et nytt fareskilt rundt 5.000 kroner å få erstattet, og det er en unødvendig ekstraavgift for lokalsamfunnet å måtte erstatte stjålne skilt. Skulle du oppdage et isbjørniskilt i privat eie, er det likevel ikke sikkert det er en kriminell handling bak. I årenes løp er nemlig flere skilt kommet på private hender i forbindelse med utskiftninger relatert til fargeendringer.

Fra Svalbard til Australia

I dag er det totalt fire skilt utplassert i Longyearbyen som markerer ytterkanten av “sivilisasjonen”, om man kan benytte et slikt begrep. Går du forbi skiltet må du ikke glemme å ta med deg egnede sikringsmidler. Tar du turen til Barentsburg, finner du en lokal versjon av isbjørn-

skiltet. For å finne neste isbjørniskilt lik det norske må du helt til Australia. Påskriften “gjelder ikke i Australia” ble supplert i forbindelse med TV2 sin innspilling av “Gutta på tur” i tilknytning til Sommer-OL 2000 i Sydney.

Svalbards Mona Lisa

Ingen hadde sett for seg at ideen til Frigg, planen til Atle eller skissen til Ian skulle bli et slikt ikonisk landemerke og turistmotiv. Isbjørniskiltet er nok det mest besøkte og fotograferte “kunstverket” på Svalbard.

Hva som skjedde med isbjørniskissen har vi dessverre ikke klart å bringe på det rene, men det er jo alltid litt mystikk knyttet til tapte kunstsatter. Om originaltegningen skulle dukke opp, burde den kanskje fått plass på Svalbard Museum?



Det sørligste utplasserte isbjørniskiltet. (Foto: J. Roberts).

Isbjørner som trekkdyr

Av Fridtjof Mehlum

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

I september 1907 kunne man i en rekke norske aviser lese at Roald Amundsen vurderte å bruke isbjørner som trekkdyr på sin planlagte ekspedisjon til Nordpolen.

Amundsen hadde vært i Hamburg i august dette året og besøkte Carl Hagenbecks nye dyrepark som åpnet i mai 1907 i bydelen Stellingen.

Flere aviser siterte informasjon fra Morgenavisen 28. august, der det sto omtalt at en offiser fra Bergen nylig hadde vært i Hamburg og hatt samtaler både med Roald Amundsen og med Carl Hagenbeck.

Morgenavisen skrev følgende: “.... Roald Amundsen meddelte da, at naar han næste Gang vilde gjæste Polaregnene, agtede han at kjøre med Isbjørn. Han havde i den Anledning truffet en Aftale med den bekjendte Dyretæmmer Carl Hagenbeck i Hamburg, og denne skulde dressere et passende Antal. Amundsen følte sig overbevist om, at bedre Trekdyr i Polaregnene end Isbjørn ikke kunde skaffes, og da Hagenbeck ingen Tvil nærrede om Udfaldet af Dressuren, skjønte han ikke, hvad der skulde være iverien for

at bruge Bjørneskyds istedenfor Hundeskyds. Fordelene ved at bruge Isbjørn, sa Amundsen, var ikke alene det, at Bjørnene er meget stærkere og mere udholdende end Hunde, saa de kan tilbagelægge længere Dagsmarscher; men man er ogsaa meget tryggere paa, at de ikke bliver syge underveis. Isbjørnen er netop i sit rette Element oppe i Polarregionen, den kommer paa hjemlige Trakter, naar den skal i Polarskyds med Amundsen.

Det er dog ogsaa visse Ulemper, som kunde være forbundet med at bruge Isbjørne, udtalte Hr. Amundsen videre. Det maatte nemlig forudsættes, at de underveis vilde støde sammen med Kolleger, og da kunde man jo ikke paa en Prik sige paa Forhand, hvordan det Møde vilde løbe af. Desuden er der mange Isskrutninger og i det hele noksaa ujevnt paa Isen i det nordlige Polarhav, saa det har sine vanskeligheder at kjøre der, selv om man bruger Bjørn. De mange Sprækker i Isen vil ogsaa volde vanskeligheder. Isbjørnene er som bekjendt slemme til at ville ta sig en Dukkert, naar de træffer aabent Vand, og om Hagenbeck kan faa dem aldrig saa godt indkjørt som Skydsbjørne, saa er det vel mindre Haab om at han kan faa dem til at aflægge alle gamle Vaner.

I den sydlige Polaregnen vilde derimod Sagen stille sig meget anderledes, mente Amundsen. Der er det ingen Isbjørne, saa hans Forspand ikke vilde resikere at blive forstyrret af gamle Kjendinger fra Ungdomsaarene. Dessuden er der Fast

MAGAZINE SECTION PART 1 The San Francisco Sunday Call FEBRUARY 16 1908

TO HUNT THE POLE WITH POLAR BEARS



CAPTAIN ROALD AMUNDSEN WILL SAIL FROM SAN FRANCISCO IN 1908 TO TACKLE THE ARCTIC ICE WITH THE STRANGEST TEAMS EVER PUT IN HARNESS. WHICH ARE NOW BEING TRAINED FOR HIM IN GERMANY

By Hanna Astrup Larsen

It is a strange thing to see a man in a top hat and a long coat, standing on a snowy plain, and looking out over a vast, white landscape. This is the scene that Captain Roald Amundsen is now facing in Germany, where he is training his team of polar bears for his expedition to the North Pole.

The bears are being trained to pull sleds, and the Captain is now looking for a place to start his journey. He is now in the Arctic, and he is looking for a place to start his journey. He is now in the Arctic, and he is looking for a place to start his journey.

THE FIRST LESSON—TEACHING AMUNDSEN'S POLAR BEARS TO SHOOT THE SHOTS.

Amundsen is now in the Arctic, and he is looking for a place to start his journey. He is now in the Arctic, and he is looking for a place to start his journey.

Utsnitt av Hanna Astrup Larsens artikkel i The San Francisco Sunday Call, 16. februar 1908 om Roald Amundsens planer om å bruke isbjørner som trekkdyr.

Land dernede, og naar man kom op paa Indlandsisen, vilde man antagelig ha en jevn Flade at kjøre paa, og da vilde man med et Forspand af Isbjørne kunne tilbagelægge lange Dagsmarscher.

Hr. Amundsen havde endnu ikke truffet nogen endelig Bestemmelse om hvilken Pol han næste Gang vilde tage Veien, men Isbjørnene vilde han ha tæmmet, hvor det saa bar hen, og han var overbevist om at de vilde bli kjøretamme og vise sig at være udmærkede Trækkdyr.

Senere havde vedkommende Officer

flere samtaler med Hagenbeck om Bjørne-dressuren. Hr. Hagenbeck udtalte herunder, at Isbjørnene er ganske anderledes af Natur, end Folk almindelig antar. De har Ord for at ha en glubsk og vild Natur og at være vanskelige at dressere. Men det er langt fra Tilfældet. Isbjørnen er tvertimod, sa Hagenbeck, et udmærket lære villigt og klogt Dyr og er let at dressere. Desuden er den et gemytligt Dyr, som gjerne vil lege. Hos de Bjørne, som Hagenbeck holder paa at dressere for Amundsen – i alt 6 stykker – mærker



Fra World's News, Sydney, Australia, 25. januar 1908. Tegningen er basert på et fotografi av to av Hagenbecks temmete bjørner.



Karikaturtegning laget av Gustav Lærum og trykket i vittighetsbladet Vikingen i 1908. "Fuldt udrustet med milde Gaver".

man nu idethele lidet til deres vilde Natur. At de vilde bli udmærkede Kjøredyr, var Hagenbeck overbevist om."

En rekke aviser siterte også uttalelser som Roald Amundsen ga til Aftenposten om saken 3. september 1907. Amundsen uttalte: "Jo, Historien er rigtig nok. Jeg har længe beskæftiget mig med den Tanke, at Isbjørnen maatte være et fortrinligt Trækdyr, men jeg har aldri havt nogen Tro

paa, at den kunde realiseres.

Saa kom jeg til Hagenbecks store Dyreetablissement i Hamburg og saa de rene Vidundere af Dressur, som han havde gjort. Hagenbeck er Videnskabsmand paa sit Omraade. Han er nu 60 Aar og har lagt et umaadeligt Arbeide i Dyredressuren. Men saa har han ogsaa naaet langt.

Jeg uttalte min Tanke for Hagenbeck, og han støttede mig straks. Isbjørnen er i dressert Tilstand det troeste og tammeste Dyr, som gaar paa fire. De er snillere end Hundene. Og hvis de nu kunde dresseres til Trækdyr, saa er umaadelige Fordele opnaaet. Tænk paa den Styrke, en Isbjørn har. Og saa slipper man det evige Klus med de saarbente Hunde.

Jeg vil ikke netop sige, at jeg vil bruge Isbjørne paa min næste Færd. Men i Vinter vil Hagenbeck experimentere med et Par Stykker og forsøge dem foran Slæden."

Nyheten blir kjent over hele verden

Den 15. oktober 1907 ankom Roald Amundsen New York som passasjer fra Kristiania med Skandinavien-Amerika-Liniens dampskip *Oscar II* og innledet sin foredragsturné i Nord-Amerika som varte helt til siste halvdel av april året etter. Han tilbragte julen hjemme hos sin gode venn konsul Fredrik Herman Gade i Lake Forest utenfor Chicago. På turnéen fortalte han om sin seilas med *Gjøa* gjennom Nordvestpassasjen, men han uttalte seg også en rekke ganger om sine planer for en ny nordpolekspedisjon.

Nyheten om at han planla å bruke isbjørner som trekkdyr, spredte seg som en sensasjon i nordamerikanske aviser. New

York Times, Evening Star (Washington D.C.) og Washington Herald skrev om saken den 16. oktober. Dette var en såpass stor nyhet at den spredte seg verden over, og man finner saken omtalt i aviser så langt unna som i Australia og Brasil. I Evening Star hevdes det at både Hagenbeck og dyreteggeren Frank Bostock (som hadde sitt show i forlystelsesparken *Dreamland* på Coney Island) skulle temme isbjørner for Amundsen. Avisen skriver også at hvis Amundsen finner bebodde områder i nordpolregionen, så kunne han arrangere isbjørn-matinéer, og få noen inntekter av det.

I noen aviser ble Amundsens planer latterliggjort. Tromsøposten (3. september 1907), som siterte den tidligere omtalte artikkelen i Morgenavisen, avslutter sin artikkel med: "*Vi henstiller til Hr. Amundsen først at foretage den ufarlig Bedrift at aflive "Morgenavisens" digre And, førend han betror sit Liv til "Isbjørne som Trækdyr".*" ("Avisand" er det vi i dag kaller falske nyheter eller "fake news").

The Opelousas Courier (i Louisiana, USA) skrev 9. november 1907 som en kommentar: "*There only remains the question whether it may not prove a repetition of the old Limerick*":

*"There was a young girl of the Niger
Who went for a ride on a tiger.
They returned from the ride with the
lady inside,
And a smile on the face of the tiger"*

World's News, Sydney, Australia omtalte saken 25. januar 1908 og publiserte en karikaturtegning av to isbjørner som sitter ved et bord sammen med en mann og drikker av glass (se figur øverst s. 133).

Bildeteksten sier: "*Polar bears being taught to be on terms of familiarity and obedience to their master.*"

I San Francisco Sunday Call 16. februar 1908 har Hanna Astrup Larsen en lengre, illustrert artikkel med tittel "*To hunt the Pole with Polar Bears*". Hun skrev fantasifullt om en isbjørnfamilie oppe i Arktis som ble svært overrasket da den plutselig en dag fikk besøk av to isbjørner som trakk en slede med tobente skapninger kledt i pels. De to isbjørnene fortalte om hvordan de var blitt fanget inn på isen og transportert sydover for å bli temmet og deretter fraktet nordover igjen og brukt som trekkdyr på isen. Deretter beskrev hun Amundsens planer og hans samarbeid med Hagenbeck. Artikkelen er bl.a. illustrert med et foto som viser isbjørner i en rutsjebane i Hamburg med tekst: "*The First Lesson – Teaching the Amundsen Polar Bears to Shoot the Chutes.*"

Hagenbecks dyrepark i Hamburg

I Tromsøposten den 6. og 10. desember 1907 har forfatteren Bernt Lie en lengre artikkel med beskrivelse av sin reise med dampskipet *Mercur* fra Skjervøy til Hamburg hvor han besøkte Hagenbecks zoologiske hage. Lie hjalp for øvrig Amundsen med manuskriptet til beretningen om Gjøaekspedisjonen. Artikkelen inkluderer et intervju med Johan Adrian Jacobsen i Hamburg, som gjennom mange år hadde arbeidet for Hagenbeck, bl.a. med å skaffe levende dyr fra Arktis. *Mercur* trafikkerte den ukentlige ruten mellom Finnmark og Hamburg. Det var tre isbjørner og to hvalrosser om bord som skulle til Hagen-

beck i Hamburg. De var ankommet fra Karahavet med det russiske dampskipet *St. Foka* til Vardø (Kysten 3.okt. 1907). Hagenbeck (1910) skriver at han fikk tre hvalrosser dette året og de ankom i oktober. *Mercur* ankom Hamburg omkring 20. oktober. Dette skipet hadde også med seg tre levende isbjørner fra Hammerfest til Hamburg i september samme år (Nordkap 3 sept. 1907), og sannsynligvis fikk Hagenbeck flere levende isbjørner fra Norge dette året.

Da Lie kom til Hagenbecks anlegg i Stellingen, var han interessert i å finne ut hvor det hadde blitt av de to hvalrossene. Han traff på en kar som så ut som en norsk ishavskipper og ble bedt om å følge etter. Det var Johan Adrian Jacobsen. Han tok Lie med på en rundtur gjennom hele parken, og Lie så også de to nyankomne hvalrossene som befant seg i det store og imponerende ishavsbassenget. Et sted i anlegget var det et lite sirkus hvor dyreteattere ga en oppvisning i sin kunst. Blant dyrene var fem isbjørner. Han bemerket hvor lærevillige isbjørnene var. De utførte *“de utroligste Kunststykker med Letthed og Smidighed, ja Elegance, som ingen skulde tenkt de tunge, sidraggede Dyr var i besiddelse af”*. Jacobsen sier også at *“det er ingenlunde Spøg eller Tøv, at vi skal dressere et Par Stykker til Brug for Roald Amundsen naar han skal afsted i Isen igjen. Vi gaar paa Udkik nu efter to blandt de utæmmede borte i Ishavsbassinet, og vi begynder snart.*

Men tror De ikke, at Naturen gaar over Optugtelsen, naar de kommer paa hjemlige Trakter? Og faar Færten af sine raggede Landsmænd?

Nei, Men de bør helst ikke tages i



Fra artikkel om Amundsens planer om å bruke isbjørn som trekkdyr i den amerikanske ukeavisen Watertown Weekly Leader, Wisconsin, 22. november 1907.

Brug før i Marts-April; i Januar og Februar har Isbjørnene sin Parringstid, og da kunde det jo blive risikabelt. Men Slæde-turer i Isen foretages jo sjelden i den aller værste Sprengkulde. Han havde jo prøvet paa det, Amundsen, men maattet opgive det. At de vil komme til at trække godt og holde ud, derom er ikke tvil. Isbjørnen er et Vandringsdyr og gaar mangfoldige Gange Kloden rundt i Løpet af sit Liv.”

Jacobsen hadde siden åpningen av dyreparken i mai dette året (1907) drevet restauranten der. Han hadde ikke noe ansvar med hensyn til dyrene i parken.

Detaljene omkring temmingen av isbjørnene hos Carl Hagenbeck er noe



Hagenbecks isbjørnunger som trekker en slede. (Utsnitt fra ukeavisen The Sketch 1912).

uklare. Det har ikke vært mulig å finne korrespondanse mellom Amundsen og Hagenbeck. Ved henvendelse til Hagenbeck-Archiv i Hamburg opplyste arkivar Klaus Gille at det ikke finnes noe materiale om saken i arkivet. Mange dokumenter ble ødelagt da dyreparken ble bombet og satt i brann av de allierte den 24. juli 1943 under Den andre verdenskrig.

Intervju med Carl Hagenbeck

En journalist i den engelske ukeavisen *Answers* (8. febr. 1908) gjorde et intervju med Carl Hagenbeck på et hotell i London om temmingen av isbjørnene. Artikkelen ble sitert i flere aviser i Tyskland, Australia og USA. Nedenfor følger intervjuet i norsk oversettelse:

“Ja; det er ganske sant”, sa han, ”og etter avtale må jeg levere gruppen av bjørner til Kapt. Amundsen innen 1. mai neste år. Videre har jeg garantert at bjørnene vil være like tamme og rolige som hunder.

Før jeg forteller deg hvordan jeg trener

dem, vil du kanskje være interessert i å lære hvordan jeg fikk tak i dem. De fire ble valgt fra en gruppe på 14, for ikke alle isbjørner man får tak i kan temmes. De ble fanget på de store isflakene av hvalfangere mens de var små unger og sendt til meg i Hamburg i store kar eller tønner.

Da de kom til Hamburg, sist september var de omtrent syv måneder gamle og svært ville. Jeg visste at jeg måtte trene fire av dem, så jeg plasserte 10 av dem i et veldig stort bur, og på selve dagen for deres ankomst ble en av mine menn sendt inn i buret for å mate dem. Hensikten med dette var å gjøre dyrene vant til nærværet av et menneske, mens det også er med på å temme dem litt. De fløy straks på inntrengeren, men noen få slag fra en lang pinne sendte dem tilbake til sine hjørner. Etter noen få uker innså de at det var bortkastet å angripe treneren, så de tillot at han gikk inn og ut av buret som han ville.

Han ga dem honning, sukker og frukt, som de likte godt. Etter en stund ble noen av dem så tamme at de løp opp til man-



Utsnitt av forsidebildet fra januarnummeret 1923 av *Popular Mechanics* (Corbett 1923).

nen og spiste maten fra hånden hans. På dette tidspunktet valgte vi ut de fire han bestemte seg for å trene for Amundsens. Disse plasserte vi så, i et romslig bur. En annen mann ble nå kalt til tjeneste, og de to tilbrakte timer sammen blant bjørnene hver morgen og kveld.

For øyeblikket lærer bjørnene å trekke trestykker rundt i buret deres ved hjelp av en slags sele, mens treneren forsøker å styre dem på ulike måter. Noen ganger går han ved siden av dem, og indikerer sine ønsker ved å slå dem på den ene eller den andre siden av de myke hodene; andre ganger er et slags bissel plassert i dyrenes

munn, og de styres av dette.

Ganske snart nå vil bjørnene bli festet til vogner, og deretter til sleder som kjører på hjul. Det er Kapt. Amundsens hensikt, selvfølgelig, å bruke bjørnene til å trekke sledene over frossen is.

I mai neste år vil bjørnene være nesten fullvoksne, og veie nesten et tonn. Isbjørnen er den største bjørnen i verden, og er ekstremt sterk. Faktisk har vi beregnet at en fullvoksen isbjørn er like sterk som 10 hester eller 100 sledehunder. Fire bjørner vil derfor være lik 40 hester eller til 400 hunder.

Ingen skapning er bedre egnet for å

trekke sleder over det frosne landskapet enn isbjørnen. Han er den eneste bjørnen med hår på føttenes såler. Hårene holder ikke bare føttene varme gjennom arktiske netter; når kvikksølvet fryser, men hindrer isbjørnen fra å skli på de isglatte skråningene, hvor hans klør ikke får grep. Isbjørnens pels beskytter mot selv den kaldeste stormen.

Faktisk er det mange fordeler med trente bjørner i forhold til hunder. Møter man åpent vann, kan bjørnene lett svømme over til isen på den andre siden og kan trekke med seg sledene, som vil være vanntette på undersiden, slik at de kan flyte på sjøen. Jeg ser ingen grunn til hvorfor ikke den planlagte ekspedisjonen bør bli en kjempesuksess.“

Ut fra Hagenbecks opplysninger startet temmingen av de første bjørnene i september 1907, og avtalen var at bjørnene (4 stk.) skulle leveres til Amundsen innen 1. mai 1909.

Vi vet lite om hvilke dyretemmere Hagenbeck brukte i arbeidet med Amundsens isbjørner. De mest kjente på den tiden var Richard Sawade, Fritz Schilling og Reuben Castang.

Reuben Castang var en av Hagenbecks beste dyretemmere. Han ble hjemkalt fra USA vinteren 1907/1908, der han arbeidet i Hagenbeck-Wallace Circus, og hadde et populært show med 12 elefanter. Castang skulle ta over ansvaret for temmingen av isbjørnene som Amundsen skulle ha (Thompson 1934). Arbeidet med temmingen hadde tydeligvis ikke gått så bra de første månedene, så Hagenbeck satte nå sin lit til at den unge Castang (28) kunne klare jobben. Det tok en tid før Castang kunne reise til Hamburg, og han kom sannynligvis ikke før sommeren 1908.

Castang ble på sine eldre dager intervjuet på sykehjem i California av John Browne.¹ Her fortalte han at han trente is-

1. <https://sites.google.com/site/papajohnbrowne/home/wild-man>.



I forbindelse med "The Pan-American Exhibition" i Buffalo, N.Y. i 1901 ble en av dyretemmeren Frank Bostocks isbjørner som trekker en vogn med barn vist frem som reklame for hans forestilling i Great Bostock Zoological Arena. (Kilde: Bostock 1903).

bjørnene i 1908, men at de var vanskelige å håndtere. Etter hvert ga han opp idéen om å bruke dem som trekkdyr.

Intervjuer med Amundsen

Amundsen har tydeligvis hørt fra Hagenbeck i februar 1908. I brev sendt til broren Leon datert Lanesboro, Minnesota 18. febr. skrev han: *“Har læst Hagenbeck affæren med interesse – tager jeg Gjøa får jeg imidlertid ikke plads til bjørnene.”*

Det foreligger et intervju med Amundsen i avisen The Butte Miner (Montana) fra 4. mars 1908 der han uttalte seg om isbjørnene. Han sa at han noe tilfeldig nevnte tanken om å bruke isbjørner som trekkdyr i et intervju, og deretter spredte det seg som ild i tørt gress i aviser over hele verden. Han påpekte at det på ingen måte var sikkert at han kom til å bruke dem. Amundsen moret seg over å høre at Walter Wellman i et foredrag i Butte noen dager tidligere humoristisk hadde sagt at noen påstår at det å bruke isbjørner til Nordpolen kanskje er mer praktisk enn å bruke ballong. (Wellman hadde som kjent mislyktes i å fly luftskip fra Spitsbergen til Nordpolen).

Et annet intervju med Amundsen ble publisert i Aftenposten den 30. april etter at han kom tilbake fra foredragsturnéen i Amerika våren 1908. I intervjuet uttalte han:

“De vil formodentlig nu spørge om, hvordan det staar til med Isbjørnene. Jeg besøgte Hagenbeck paa Hjemveien. Den Mand, som nu har holdt paa med Dressuren af Bjørnene, er meget vel fornøiet med Resultaterne og nærede ingen Tvivl om, at Planen skulde kunne lykkes.

Selv er jeg imidlertid ikke saa begeist-

ret for Bjørnene. De havde faaet nogle Jernstænger til at more sig med, og disse behandlede de med en noget vel kraftig Elegance. Jeg tror nu, at det vil tage meget lang Tid, førend de Bjørne blir tilstrækkelig tamme. Endel andre Bjørne, som Hagenbeck har, og som bragte mig paa Tanken om at bruge Bjørne som Trækkdyr, er saa tamme, at de kan behandles som Hunde. Men saa har de ogsaa været hos Hagenbeck i flere Aar.”

Adrian Jacobsen sa også i Morgenbladet (18. mai) at Amundsen var innom Hagenbeck på hjemturen fra Amerika og at det gikk sakte med temmingen av bjørnene. Til høsten, når publikumstilstrømmingen i parken avtok, skulle de prøvekjøre bjørnene.

Besøket i Hamburg var i slutten av april 1908. Amundsen skulle reise med Skandinavien-Amerika-Liniens *United States* fra New York til Norge den 16. april, men skipet grunnstøtte en times reise fra havnen i New York med Amundsen og over 500 passasjerer ombord. Han reiste derfor to dager senere med American Lines' *New York* til England. Amundsen var i London den 26. april (i følge brev til vennen F. Herman Gade) og dro derfra via Hamburg til Norge. I følge Aftenposten var Amundsen tilbake i Kristiania den 30. april med tog fra København.

I Morgenavisen 27. juli uttalte Amundsen at Hagenbeck fortsatt drev med dressuren men at han ikke visste hvordan det gikk. Han sa videre at det bare er et eksperiment, og det er mulig det ikke lykkes. Han sa også at det ikke var noen grunn til å trekke på smilebåndet, som mange hadde gjort. Han mente at man helst ikke skal smile av noe som er nytt

og uprøvet. Det skader ikke å prøve seg frem. Han trodde også at det kunne ta for lang tid å gjennomføre dressuren.

Amundsen gir opp planen om å bruke isbjørnene

Den 10. november 1908 la Roald Amundsen frem sine planer for en ny nordpolekspedisjon i Norsk Geografisk Selskap i Kristiania. Det vitenskapelige programmet ble presentert i detalj, men isbjørner som trekkdyr ble ikke nevnt.

Bratsberg-demokraten skrev 17. juli 1909 at Amundsen har oppgitt å kjøre til Nordpolen med dresserte isbjørner. I et intervju med *«en Bergens pressemand har han om dette uttalt: Isbjørnene de er slig, at naar de har vænnet sig til varmen, saa kan de ikke taale at bringes tilbage til kulden igjen. Og dressuren tog for lang tid. Dyrene var både villige og lydige de, men naar slige dyr blir civiliseret, saa duer de ikke til polarkulden. Sidst jeg saa dem hos Hagenbeck, var de saa overkultiverede, at de brugte jernstænger fra buret som tandstikkere, nei, det gaar ikke, ser De, naar de bliver slige levemænd.»*

Fridtjof Nansen uttaler seg

Fridtjof Nansen skrev også om isbjørnplanene i 1911 i en artikkel om det kommende kappløpet mot Sydpolen (Nansen 1912). I artikkelen *«The Race for the South Pole – future of Polar Exploration»* nevner han at Amundsen hadde vurdert å temme isbjørner for å bruke dem som trekkdyr og hadde etablert et samarbeid med Hagenbeck. Nansen mente, at hvis det lot seg gjøre, så ville isbjørnen være et ideelt trekkdyr i polartraktene. Isbjørnens

styrke og utholdenhet er utmerket, og liksom hunder kan den leve av konsentrert mat. I motsetning til hunder har isbjørnen store energireserver som gjør det mulig å overleve i lang tid uten å ta til seg føde. Men Nansen var redd for at det kunne være risikabelt å bruke isbjørnen, siden den ikke alltid er enkel å hankses med.

Idéen dukker opp på nytt

Tanken på å bruke isbjørn som trekkdyr dukker opp på nytt i det amerikanske månedsskriftet *Popular Mechanics* i januar 1923 (Corbett 1923). Det nevnes at en representant for et stort firma som drev pelshandel i Alaska hadde sett en inuitt-gutt med en liten slede trukket av to isbjørninger. Bjørnene hadde vært trent en stund og viste ingen tegn til aggressivitet eller stahet. Pelshandleren så et stort potensiale i å bruke isbjørner til å frakte store mengder varer på slede. I artikkelen hevdes det at isbjørner vil kunne trekke sleder mer enn 100 miles i løpet av en dag, mens hundespann vanligvis bare hadde en rekkevidde på 20–40 miles pr. dag.

Isbjørnen tåler ikke langvaring høy fysisk aktivitet

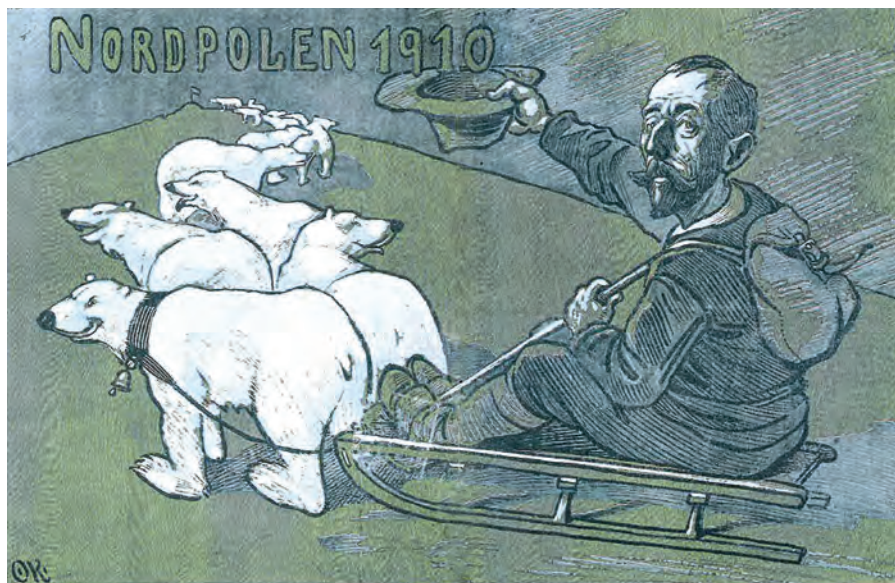
Av rent fysiologiske årsaker er det tvilsomt om isbjørner hadde vært særlig velegnet som trekkdyr. Allerede i 1903 skrev Frank Bostock i sin bok *«The Training of Wild Animals: «...even in cold, frosty weather, a polar bear, when being trained, will get completely played out long before any ordinary bear would consider he had begun. In a very short time it will begin to pant and show signs of distress...»* I hans sirkus passet de på

å ikke stresse isbjørnene med for mye aktivitet.

Zoofysiologen Nils Are Øritsland (1969, 1970) studerte isbjørnens termoregulering og fant ut at den lett blir overopphetet under langvarige perioder med fysisk aktivitet. Isbjørnens pels og tykke fettlag gir den god isolasjon, og selv under arktiske værforhold har den problemer med å kvitte seg med kroppswarme hvis den løper over lange strekninger. Hans studier viste at isbjørner neppe kan holde høy aktivitet enn i mer enn 15 minutter i relativt varmt vær (+2 °C). Dette forklarer også hvorfor inuitter med hundespann kan innhente isbjørner som løper av gårde. Under naturlige forhold er overoppheting neppe noe problem for isbjørnen. Den beveger seg forholdsvis sakte og kan kjøle seg ned ved å hoppe i sjøen hvis den blir for varm.

Referanser

- Bostock, F. 1903. The Training of Wild Animals. The Century Co., New York.
- Corbett, S.F. 1923. Mushing with bears in Alaska. Popular Mechanics, January 1923: 18–19.
- Hagenbeck, C. 1910. Beasts and men. Longmans, Green & Co. London.
- Nansen, F. 1912. The Race for the South Pole – future of Polar Exploration. Scribner's Magazine 51: 305–310.
- Thompson, R.W. 1934. Wild Animal Man: Being The Story of The Life of Reuben Castang. W. Morrow, New York.
- Øritsland, N.A. 1969. Deep body temperatures of swimming and walking polar bear cubs. J. Mammal. 50:380–382.
- Øritsland, N.A. 1970. Temperature regulation of the polar bear (*Thalarchos maritimus*). Comp. Biochem. Physiol. 37: 225–233.



„Jeg tænker, den Sag kan ansees som afgjort.
Roald.”

Det ble aldri noe av Roald Amundsens planer om å bruke isbjørner som trekkdyr. Illustrasjonen er laget av Olaf Krohn og trykket i vittighetsbladet Vikingen i 1907.

Et hundeliv

– med sultne hunder på søk etter Nobile

Av Ian Gjertz

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

Prolog

Nobile havarerte med luftskipet *Italia* 25. mai 1928 nord av Nordaustlandet. Via radio fikk man vite at havaristene befant seg på pakkisen øst av Foinøya. I redningsaksjonen deltok folk og skip fra mange land. Alle midler ble brukt for å nå frem til havaristene; skip, isbrytere, fly og hundespann. Det gikk politisk prestisje i å berge havaristene og i ettertid kan det synes som om samarbeidet mellom redningsaksjonistene ikke var det beste.

To ulike hundespann deltok i redningsaksjonen. Et skulle sette ut depoter og lete etter havaristene. Det spannet, med Rolf Tandberg fra Longyearbyen og fangstmannen Hilmar Nøis, ble satt i land fra skipet *Hobby* i Wahlenbergfjorden og krysset Nordaustlandet. Opplevelsene til det andre hundespannet var så spesielle at det fortjener egen omtale. Folk, hunder og til og med et sjøfly ble fraktet opp med *M/S Braganza* til Beverlysundet ved Nordkapp på det nordligste Nordaustlandet.

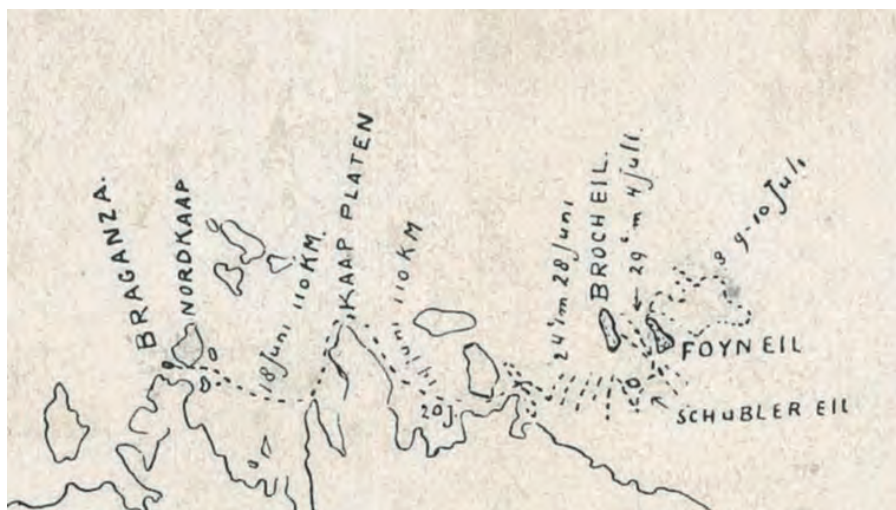
Unnsetning med hundespann

Hundespannet la ut fra Nordkapp 17. juni klokken seks om morgenen. Partiet besto av tre mann; den italienske alpejegeren Gennaro Sora, dansken Ludvig Varming og nederlandereren Sjef van Dongen. Varming bodde på Finneset i Grøn fjorden og van Dongen var bosatt i Barentsburg som på den tiden var nederlandsk kullgruvesamfunn. van Dongen var en erfaren hundekjører og kjørte til vanlig hundespann med post mellom kullgruvene på Svalbard. Sora var kaptein i det italienske alpejegerkorps et og en av ni italienske alpejegere som deltok i redningsaksjonen. Sora var blitt nektet å delta i hundespannturen av sin overordnede, men dro likevel. I tillegg hadde spannet ni grønlandshunder; Nero, Bruno, Polle, Bernard, Vigo, Tiger, Hans, Izaak og Prins. Til proviant medbrakte de pemmikan for 21 dager, litt te, to bokser kjøtt, noe smør og en boks styrkedrikk.

Først dro de langs kysten til Kapp Bruun. På veien ble Varming snøblind og måtte etterlates på Kapp Platen. Han fikk et telt, primus og proviant for tre uker. Han vendte etter hvert tilbake til Nordkapp og kom frem i god behold. De andre ankom Kapp Bruun den 20. juni. Den 21. la de ut i drivisen, og etter 12 km måtte de gjøre vendereis fordi isen ikke var farbar i den retningen de hadde tatt. Tilbake ved Kapp Bruun besluttet de å legge igjen en



Over: Nordkysten av Nordaustlandet: Starten var ved Nordkapp og målet for hundespennet var Foynøya helt til høyre i kartet. Kart: Norsk Polarinstitutt. Under: utsnitt av kartet til van Dongen som viser ruten han og Sora tok. (Zeeuws Archief, Versamling Sjeff van Dongen, nr 10-2).



god del av forsyningene sine for å gjøre sleden lettere. Så la de atter ut på isen den 22. juni i retning av Foynøya.

Etter tre dager med slit i isen som stadig var i bevegelse var de like ved Schübelerøya, sør for Brochøya. De kom ikke i land fordi isen her var så finmalt at den nærmest var som grøt. De tok en rast på isen vest for øya, og våknet noen få timer senere øst for øya. Da de satte seg i bevegelse igjen oppdaget de at Prins og Bruno begynte å trekke voldsomt. De antok det var fordi de var like ved

land, men etter en halv time falt begge hundene sammen og sparket voldsomt med beina. Sora og van Dongen forsøkte å kjøle dyrene ned med snø, og også helle konjakk i munnen på bikkjene, men forgjeves – hundene døde. Så fladde de hundene og lot resten av spannet ete opp skrottene. Siden merket mennene at dette var det vanlige forløp når hundene døde av utmattelse: omtrent tre kvarter før de døde trakk hundene ekstra hardt, så falt de sammen og ble liggende i kramper i ti minutter før de døde.



Hundespannet ved Nordkapp – stående fra venstre: van Dongen, Sora, og en annen italiensk alpejeger. (Foto: Ludvig Varming/Norsk Polarinstitutt).

Den 27. juni nådde de endelig Schübeløya, som var 50 m bred, 60 m lang og 10 m høy. De fant ingen spor etter havaristene på øya. Dagen etter satte de over isen til Brochøya, da det ikke var mulig å nå Foynøya. Like før de kom i land på Brochøya døde van Dongens yndlingshund Polle. van Dongen hadde ikke hjerte til å føre den til de andre, så han dyttet den under et isflak.

Ikke før var de kommet trygt i land på Brochøya før det ble storm og tett snøfokk. Uværet varte helt til 3. juli. Hadde stormen begynt et par timer før hadde partiet neppe nådd land og dermed omkommet. Mens stormen raste døde Vigo, og ble spist opp av de andre hundene. Halvannen dag senere måtte de skyte en av hundene, Hans, for å føre den til de resterende. van Dongen ønsket ikke å skyte sine egne hunder, så Sora måtte gjøre det.

Alt de to mennene hadde å spise var en kraftdrikk som de drakk morgen og kveld. Følgelig var de temmelig utsultet. De lette etter spor av havaristene på øya, men fant i stedet 22 egg. Da de kom tilbake til leiren og skulle koke eggene viste det seg at hundene hadde tygd i stykker aluminiumskjelen. Det eneste de da hadde å koke i var blikkboksene til styrkedrikken. Blikkboksene tålte ikke stort derfor torde de ikke koke lenger enn i 15 minutter av frykt for at boksen skulle koke i stykker. I så fall ville de være uten mulighet til å koke noe som helst. Kjelen ble først brukt til å koke egg (som neppe trenger et kvarters koking), men siden måtte de også koke hundekjøtt i den.

Endelig lettet uværet 3. juli og de kunne igjen forsøke å nå Foynøya. Det var omtrent sju km gange over isen, noe de brukte 31 timer på. På Foynøya fant



Sora på hundesleden før oppstart ved Nordkapp. (Foto: Ludvig Varming/Norsk Polarinstitutt).



van Dongen (på ski) og Sora legger ut på redningsekspedisjonen 18. juni 1928, Nordkapp. (Foto: Ludvig Varming/ Zeeuws Archief, Versamling Sjef van Dongen, nr 10-45-2).

de heller ingen spor etter havaristene, så turen ut i isen hadde vært forgjeves. Enda verre var at de ikke hadde mat igjen, og på øya fant de ikke så mye som ett egg. Resultatet var at enda en av hundene måtte avlives, nå til mat. Taperen ble Tiger. Kjøttet ble bare halvkokt, men gled likevel ned. Smaken ville visstnok ha vært bedre om de hadde hatt noe salt, for stort sett var ikke kjøttet mye å skryte av. De tre gjenværende hundene hadde derimot ingen skrupler med å spise opp innvollene til sin tidligere kollega.

Fra Foynøya tenkte de å dra ut i isen og lete etter spor av havaristene, men før dette var mulig ble det på nytt uvær, og ikke før 8. juli kunne de begi seg østover ut i isen. Med seg hadde de nå bare ryggsekker med noe hundekjøtt samt to

ærfugler som de hadde skutt. Hundene lot de være igjen på øya. Uten å ha funnet spor av havaristene ute i isen kom de utsultet og med magekramper tilbake til Foynøya 10. juli om kvelden, etter nesten tre døgn uten søvn. Denne gangen var det hunden Bernard som måtte slaktes for å skaffe mat.

Mens hundekjøttet kokte hørte de plutselig lyden av et fly. De løp opp på toppen av øya og så flyet litt bak Brochøya. De viftet og skrek, men flyet forsvant. Det viste seg senere å være fra den sovjetiske isbryteren *Krasin*. Skuffet spiste de og la seg til å sove. De sov bort hele 11. juli, men om morgenen 12. juli hørte de en skipssirene. Det viste seg å være *Krasin* som lå ved Karl XII øya og plukket opp noen av havaristene. Fem timer senere



Sora (til venstre) og van Dongen om bord i M/S Quest etter flyturen 13. juli 1928. (Foto: Zeeuws Archief, Versamling Sjef van Dongen, nr 10-69-1).

passerte isbryteren bare seks km unna Foynøya på vei sørover til området der de selv hadde lett etter Nobile. På tross av at de forsøkte alt for å bli lagt merke til forsvant skipet sørover.

Så like før midnatt den 12. juli hørte de igjen flydur. Tre fly kom fra sydvest. De sirklet først Brochøya, deretter Foynøya. Der oppdaget flygerne de to utsultete hundekjøerne. To av flyene, et finsk og et svensk sjøfly, landet i en råk ved Foynøya. Det siste flyet, også det svensk, holdt seg i luften. Råken holdt på å lukke seg og de hadde derfor dårlig tid. van Dongen måtte hoppe opp i en svensk maskin, Sora i den finske. De fikk ikke lov til å gå og hente tingene sine eller hundene. Starten fra råken syntes ikke å skulle gå så glatt. Finnes motor nektet å starte, og råken begynte å lukke seg. Med nød og neppe fikk de start og fikk lettet før råken ble for trang. Dette var 13. juli klokken 00:45. Så var altså redningsmennene selv blitt berget. Det hadde vært en lite vellykket tur, som resulterte i at hele hundespennet omkom. De to siste hundene, Nero og Izaak, ble etterlatt til en sikker sultedød. Dette av politiske grunner. *Krasin* hadde nemlig observert Sora og van Dongen og skulle returnere til øya og plukke dem, og hundene, opp. Da skandinaverna hørte dette over radio, at en sovjetisk isbryter skulle få æren av å berge alle havaristene satset de alt på ett kort. De ville nå frem til van Dongen og Sora før *Krasin*, for derved å gjøre kommunistene et pek og vinne en liten propagandaseier. Da besetningen på *Krasin* fikk høre over radio at mennene var reddet med fly like før russerne selv skulle hente hundekjøerne, men at hundene gjenstod å berge, var de ikke lenger interessert i å nå frem til Foynøya.

Epilog

Den 4. august 1931 kom en svensk-norsk ekspedisjon, ledet av Hans W:son Ahlmann og Sigvard Malmberg, til Foynøya med M/S *Quest*. De var de første til å gå i land på øya siden Sora og van Dongen var blitt berget. På en liten strand fant de hundeskjeletter og nesten urørte rester av utstyret etter hundespenns-ekspedisjonen. Kjelken var helt intakt. I tillegg ble det blant annet funnet et sølvur, en feltflaske og et kamera. I lommen på en fillete bukse lå Soras lommebok med private papirer, og både italienske og norske pengesedler. Gjenstandene ble tatt med om bord i *Quest* og senere returnert til Sora.

Gennaro Sora (1892-1949) var profesjonell soldat. Etter hjemkomsten fra Svalbard fikk Sora reprimande fra sine overordnede i Italia for ikke å ha fulgt ordre. Han var imidlertid helt og reprimanden førte ikke til langvarige problemer for ham. Sora deltok i Første verdenskrig, de italienske krigene i Etiopia og i Andre verdenskrig. Han satt i engelsk krigsfangenskap i Kenya (1941-1945). Som krigsfange ble han tilbudt, av engelske offiserer, å være med og bestige Mount Kenya. Sora ble etter krigen forfremmet til oberst og sjef for militærdistriktet i Como i Italia.

Sjef van Dongen (1906-1973) ble folkehelt i Nederland for sin innsats på Svalbard. Senere ble han mangeårig ordfører i hjembyen Aardenburg, og også parlamentsmedlem i Nederland. Han skrev to bøker om sitt liv på Svalbard, den mest kjente er «Vijf jaar in ijs en sneeuw – Fem år i is og snø» fra 1929.

Umberto Nobile i Polarklubben under en norgesvisitt i 1968

Under et kort besøk i Norge i 1968 deltok Umberto Nobile i medlemsmøtet til Norsk Polarklubb på Håndverkeren i Oslo den 29. november. Han var på kort varsel invitert til møtet av Tore Gjelsvik, direktøren ved Norsk Polarinstitutt. Nobile ble hentet på Grand Hotell av formannen, Helge Ingstad, som også introduserte ham for medlemmene. Møtets hovedforedrag "På ski over Grønland" ble gitt av Svein A. Søftestad. Han hadde sammen med to kamerater fra Kristiansand gått over Grønlandsisen sommeren 1968. Etter foredraget var det som vanlig hyggelig samvær med smørbrød, øl og dram. Nobile hadde da gleden av å prate med flere

av klubbens medlemmer. Deretter holdt han en kort orientering på engelsk om, og viste frem skisser av, minnesmerket som skulle reises året etter i Tromsø. Dette skulle være et minne om de 17 menn (inkl. Roald Amundsen) som omkom i forbindelse med ulykken med luftskipet *Italia* og de etterfølgende redningsaksjonene. Minnesmerket ble bekostet av Nobile selv og andre italienske kilder.

Det var i forbindelse med planene for minnesmerket at Nobile var kommet til Norge. Da han kom til Fornebu fra Italia lørdag den 23. november, ble han møtt av bl.a. hans gode venn Tryggve Gran og Rolf S. Tandberg. Gran hadde vært



Ludolf Schelderup og Umberto Nobile i Bodø den 4. nov. 1968. (Foto: K. H. Hoff, fra Tore Topp's samling).

Ricordando vecchi tempi, sono
 lieto di visitare l'Istituto Polare am-
 molto presieduto dal mio insuperabile
 amico Adolf Hoel.
 Oslo, 29 novembre 1968
 Umberto Nobile

Umberto Nobile skrev i Polarinstituttets gjestebok 29. nov. 1968 at han var glad for å besøke instituttet som en gang var ledet av hans uforglemmelige venn, Adolf Hoel. (Kilde: Norsk Polarinstituttets bibliotek).

om bord i fangstskuta *Veslekari* og lett etter Amundsen, mens Tandberg deltok i redningsaksjonen for å finne mannskapet på *Italia*. Journalisten Helge Rabben, som var bosatt i Roma, fulgte med Nobile på reisen og har skrevet en utførlig beretning om turen i ukebladet *Vi Menn*. Rabben oversatte senere Nobiles bok "Med Norge over Nordpolen" fra 1976.

Allerede neste dag fortsatte Nobile med fly til Tromsø, med en kort mellomlanding i Bodø. På flyplassen i Bodø var kaptein Ludolf Schelderup og Helge Rabbens foreldre (Leif og Hanna Rabben) møtt opp for å ønske Nobile velkommen. Schelderup var eier av skuta *Quest*, som hadde deltatt i redningsarbeidet. Han var også med i et fly som sendte proviant ned i fallskjerm til havaristene på isen ved "det røde teltet". Schelderup hadde ikke møtt Nobile tidligere. Leif Rabben var telegrafist om bord i *Quest* under

redningsaksjonen.

Nobile oppholdt seg i Tromsø i to dager fylt med møter og befaringer. Det ble bestemt at monumentet skulle reises i Telegrafbukta helt sør på Tromsøya. Det skulle støpes i betong og kles med italiensk marmor. Navnene til de 17 omkomne skulle inngraveres. Under oppholdet rakk han også å bekranse Roald Amundsen-monumentet og å besøke en fotoutstilling på Tromsø museum om luftskipsekspedisjonene, Vervarslinga for Nord-Norge, Nordlysobservatoriet og Satellitt-telemetristasjonen.

På veien tilbake til Oslo stoppet Nobile opp et døgn i Bodø og ble invitert til en flere timer lang kveldsvisitt med middag hos Ludolf Schelderup og fru Hildur. Leif Rabben og frue var også til stede. Det ble anledning til å studere gamle bilder og gjenoppfriske gamle minner. Schelderup ble for øvrig senere tildelt den italienske

utmerkelsen *Cavaliere dell'Ordine Al Merito della Repubblica Italiana* for sin innsats under redningsaksjonen.

Besøket i Polarklubben skjedde etter tilbakekomsten til Oslo. Under oppholdet i byen nedla Nobile en krans på graven til Birger Gottwaldt, som var radiooperatør på ferden over Nordpolen med luftskipet *Norge*, og som hadde dødd noen måneder tidligere. Nobile var nå den eneste gjenlevende som hadde vært med på hele ferden med *Norge* fra Roma til Alaska.

Videre hadde han på forhånd avtalt møte med Norsk Polarinstitutt og ble vist rundt av direktør Tore Gjelsvik og underdirektør Kaare Lundquist. Gjelsvik inviterte også på lunsj på Hotell Bristol. På denne lunsjen var Rolf Tandberg den eneste utenforstående. Han har fortalt at Nobile var interessert i å høre om Hjalmar Riiser-Larsen, som var nestkommanderende som navigatør under flukten med *Norge*. Tandberg fikk ordnet det slik at Nobile fikk en telefonsamtale med Riiser-Larsens første kone, Kirsten, som Nobile kjente fra 1926. Hun døpte *Norge* i Roma i mars det året. Det ble også tid til et besøk på Polhøgda med Gjelsvik som guide. Blant annet fikk Nobile sitte ved Fridtjof Nansens skrivebord.

I juni 1969 var Umberto Nobile tilbake i Tromsø i forbindelse men ferdigstilnelsen og avdukingen av Italia-monumentet.

Umberto Nobile var også i Norge i 1936 og 1958. I august 1936 reiste han som turist med sin datter Maria på cruise med det tyske skipet *Reliance* til Færøyene, Island, Svalbard og Norge. På Svalbard var han i land i Virgohamna, der luftferdene til Salomon August Andrée og Walter Wellman startet. Det



Umberto Nobile på Polhøgda den 29. nov. 1968. (Kilde: Nobile-familiens samling).

var også dit Nobile ble fløyet i 1928 etter at han var blitt plukket opp fra isen av et svensk fly etter havariet med luftskipet *Italia*. Han ble da tatt om bord i det italienske forsyningsskipet *Città di Milano*, som fraktet ham til Narvik før han reiste videre med tog tilbake til Italia. Nobile ble svært skuffet over at *Reliance* ikke anløp Ny-Ålesund, som var utgangspunktet for ferdene med *Norge* og *Italia*. På turen videre langs norskekysten besøkte han bl.a. Trondheim, Bergen og fjordene på Vestlandet. I 1958 var Nobile i Norge i forbindelse med et internasjonalt taubanemøte. Han besøkte da Adolf Hoel i hans hjem i Nittedal og traff også Birger Gottwaldt. Hoel hadde to år tidligere besøkt Nobile i Roma. Hoel var om bord i den sovjetiske isbryteren *Krasin* under redningsaksjonen i 1928.

Redaksjonen

Mitt møte med Umberto Nobile

Av Odd F. Lindberg

Bakgrunn

Odd F. Lindberg (1945–2021) etterlot seg et uferdig manuskript om sine møter med Nobile. Redaksjonskomiteen i Polarboken har bearbeidet dette og publisert det i forståelse med familien. Redaksjonen har ikke funnet noen avisoppslag om Nobile i Norge tidlig på 1970 tallet. Komiteen har også vært i kontakt med Nobiles familie og kommet til at møtet Lindberg viser til mest sannsynlig skjedde i månedsskiftet mai/juni i 1969. Da var Nobile var på vei til Tromsø sammen med to italienske marmorleggere for å ferdigstille monumentet til minne om de som omkom i forbindelse med havariet til luftskipet *Italia* og de etterfølgende redningsaksjoner.

Umberto Nobile (1885–1978) var en italiensk luftskipskonstruktør og offiser. Han samarbeidet med Amundsen og Ellsworth på ferden til luftskipet *Norge* over Nordpolen i 1926, og var fører av luftskipet. Etter Norge-ekspedisjonen var det uenighet om forfatterskap knyttet til beretningen om ekspedisjonen og hvem som fortjente mest honnør for ekspedisjonen. Som følge av dette surnet forholdet mellom Amundsen og Nobile. Deretter ledet Nobile ekspedisjonen med luftskipet *Italia* i 1928. *Italia* havarerte da nordøst for Svalbard, mange omkom og det ble iverksatt store lete- og redningsekspedisjoner. Roald Amundsen deltok med fly i dette arbeidet, men flyet havarerte i nærheten av Bjørnøya og alle om bord



Umberto Nobile og hans datterdatter Carla under avdukingen av Italia-monumentet i Tromsø 22. juni 1969. (Foto: T. Gjelsvik, Norsk Polarinstitutt).

omkom. Nobile ble etter nasjonalhelten Amundsens død svært upopulær i Norge og fikk et ufortjent dårlig rykte. Sett med dagens blick hadde det norske publikum i årene etter et lite objektivt, og svært sjåvinistisk, syn på Nobile og hans handlinger.

Lindberg beretter:

Jeg traff generalen på Roald Amundsens fødested Tomta tidlig på 1970-tallet. Som flere ganger tidligere ble jeg budsendt av Edvarda Tofteberg, som bodde i den

historiske bygningen Gammelgården på Hvidsten – en staselig sådan fra Amundsen-dynastiets tid. Hun hadde påtatt seg litt guiding.

“– Nå må du komme, Lindberg. Det er fremmedfolk på Tomta. De snakker italiensk og engelsk. Jeg forstår ingen ting.”

Riktignok, på tunet møtte jeg en høyreist, gebrekkelig mann, med et lite følge. Mannen var Umberto Nobile. Dagen var avsatt til kun å gjelde besøket på Tomta. Under omvisningen informerte jeg litt omkring Amundsens mor og far, om slektene på begge sider, om Amundsen-rederiet i elven nedenfor, straks under Sarpefossen, om skipsverft, om skuter på alle verdens hav og om Krimkrigens dager der en av deres skuter ble bombardert.

Nobile og hans følge bodde på et av de finere hotellene i Holmenkollen i Oslo. Der guidet jeg dem på Skimuseet. De ville se alt som hadde hatt med Roald Amundsen å gjøre. Med alt menes hunder, ski og sleder etc. som ble brukt under Sydpolekspedisjonen 1911.

På Frammuseet ønsket de å bli orientert om og vist rundt på polarskipet *Fram*. Der opplyste jeg om anledningen til at Amundsen brukte hunder til trekkdyr i motsetning til konkurrenten, engelskmannen Robert F. Scott, som brukte ponnier som måtte avlives i tur og orden på ferden mot polen. Valget av hunder, med ski og sleder var det som lå til grunn for å lykkes i å plante sitt lands flagg først på Sydpolen. Etter hvert som trekkhundene ble slitne, ble de avlivet og brukt til føde for andre hunder på vei mot målet. Nobile kunne ikke forstå dette, ettersom hans lille hund *Titina* kun hadde vært et kjæledyr.

Samtidig som jeg guidet Nobile i Oslo,

ble jeg invitert ned til ham i Italia. Det passet ikke den gangen, men først tre-fire år senere. Da jeg besøkte ham i Roma, var han en svært syk mann. Det var en fin dag, og vi skrev 1976. Jeg spurte Nobile “– Var dere på polen? – Var dere på Nikolaj IIs land?” Han unnlot å svare på mine spørsmål. Han var fortsatt mest opptatt av å sverte Roald Amundsen. Jeg unngikk å gå i diskusjon med ham. Signora Nobile var stadig rundt meg og visste ikke hva godt hun skulle gjøre som vertinne.

Som tidligere, var Nobile dypt indignert og tidvis svært så forarget over at han ikke hadde lyktes med å bringe nok ufordelaktig snakk til journalister om den han kalte for “nordmannen som ikke skydde midler for å nå sine mål.”



Umberto Nobile skrev en dedikasjon til Odd Lindbergs sønn Amund i boken som utkom i 1976. Nobile skrev at han håpet at Amund en dag ville lese boken og vil få et godt minne av forfatteren. (Kilde: O. F. Lindberg).

Moskus på Svalbard

Sommeren 1929 ble totalt 28 moskuskalver fanget levende på Nordøstgrønland og overført til Norge. Den 24. september samme år ble 17 av disse kalvene satt fri i Hiorthhamn på Svalbard. Litt før krigen anslo man at disse hadde økt til 30–40 dyr. Økningen kunne trolig ha fortsatt, men under krigen vet man at i hvert fall 21 moskus ble drept. Minst to ble drept av løshunder og 19 skutt til mat. Derfor var bestanden liten på 1950-tallet. Den første større tellingen ble foretatt i 1959, da Odd Lønø og Håkon Ørjasæter foretok tellinger i dalførene fra Reindalen til Vårsolbukta på Nordenskiöldland. Da ble det observert totalt 36 moskus og man anslo at bestanden var 50 dyr. Den neste tellingen ble foretatt i 1974. Da talte man kun 29 moskus og anslo bestanden til å være 35 dyr. Uvisst hvorfor så sank bestanden sakte på Svalbard. Det har vært framsatt ulike teorier om årsaken: uegnet klima, konkurranse med rein eller at bestanden aldri var stor nok til å klare seg. Den siste moskus som man med sikkerhet vet ble observert på Svalbard ble sett i januar 1985 ved morena til Slakbreen i Reindalen (Gjertz, I. & Lønø, O. 1998. Innførte arter på Svalbard. Fauna (Oslo) 51: 58–67). Der hadde den hatt tilhold over lengre tid. Den interesserte leser finner detaljer om utsettingen av moskus i to tidligere artikler i Polarboken. Odd Lønø skrev om dette i 1959–1960 utgaven og Einar Alendal ga også detaljer i Polarboken 1979–1980. Begge artiklene ligger tilgjengelig på Polarklubbens nettsider (www.polarklubben.org).

Redaksjonen



Seks av de sju moskusene som ble observert ved Elvekrossen i Semmeldalen 12. juli 1959. (Foto: Odd Lønø).

70 år siden hvalrossen ble fredet

Hvalrossen hadde i mer enn 1000 år vært et ettertraktet bytte for europeiske fangstfolk. Skinnet ble brukt til lær og tauverk, fettet til tran og elfenbenet i tennene ble brukt til smykker, sjakkbrikker, gebiss og pyntegenstander.

Den langvarige europeiske fangsten, som også ble videreført av nordamerikanere, førte til at hvalrossbestandene i mange områder nærmest ble utryddet. Likevel fortsatte man å fangste. I Norge og Svalbards farvann var hvalross nesten utryddet på begynnelsen av 1900-tallet. Alle forsøk på å få innført fredning var mislykket selv om fangsten ikke lenger var regningssvarende. Norske selfangere fortsatte imidlertid å fangste i andre områder, spesielt ved Frans Josef Land og

ved Grønland.

I 1949 dro den norske selfangeren *Polarquest*, skipper Ludolf Schjelderup, på hvalrossfangst langs kysten av Vestgrønland og i 1951 var *Polarquest* helt oppe i Kane-bassenget mellom Nordgrønland og Ellesmereøya. Disse to somrene fanget mannskapet på *Polarquest* henholdsvis 623 og 1250 hvalross. Dette førte til stor misnøye i Danmark og på Grønland, fordi inuittene i disse områdene livnærte seg av hvalross. Danske myndigheter fryktet at den norske fangsten skulle utrydde hvalrossen og ødelegge livsgrunnlaget for inuittene. Derfor presset danskene norske fiskerimyndigheter til å innføre begrensninger i hvalrossfangsten. Fiskeriminister Peder



Polarquest på hvalrossfangst i Davisstredet/Nordvestgrønland september 1951. (Foto: Schjelderup selfangstrederi/Tore Topp).

Holt (1951–1955) fremmet derfor i statsråd følgende kongelig resolusjon som ble vedtatt:

Ved kgl. resolusjon av 20. juni 1952 ble det bestemt at i medhold av § 3, pkt. 1 i lov av 14. desember 1951 om fangst av sel bestemmes:

1. *Det er inntil videre forbudt å drive fangst av hvalross.*
2. *Overtredelse av forbudet straffes og inndragning av fangst, fartøy og utstyr kan finne sted*
3. *Denne resolusjon trer i kraft straks.*

Det som er spesielt verdt å merke seg er at i henhold til den ovenfor nevnte lov

om fangst av sel “gjaldt loven innenfor norsk fiskerigrense og for selfangst som drives av norske statsborgere, innvånere av riket eller norske selskaper og andre sammenslutninger utenfor den norske fiskerigrense”. Dette betød at hvalross var fredet i norske farvann, men også at nordmenn hadde forbud mot å fangste i andre lands farvann.

Hjemmelsloven og forskriftene er senere endret mange ganger, men hvalrossen er heldigvis fortsatt totalfredet i norske farvann. Bestanden har tatt seg opp og teller nå flere tusen dyr.

Redaksjonen



Stilstudie av hvalrosser på Svalbard. (Kilde: F.W. Beechys bok fra 1843 om en britisk ekspedisjon til Svalbard i 1818).

Oppdagelsen av Shackletons *Endurance* – fremtidig beskyttelse eller plyndring?

Av Redaksjonen

Kunngjøringen 9. mars 2022 om oppdagelsen av Ernest Shackletons skip *Endurance* vekket omfattende interesse. Skipet står oppreist på kjølen rundt 3000 meter under stedet der det i 1915 ble presset ned under trykket av den antarktiske isen. Vraket synes å være i forbausende god stand. Medieomtaler indikerer at det faktisk at vrakområdet er anerkjent som et fredet kulturminne under Antarktistraktaten gjorde at ingenting ble rørt eller fjernet. Det ble kun fotodokumentert fra passende avstand. Denne ansvarsfulle tilnærmingen må berømmes.

Vraket av *Endurance* er et kraftfullt symbol på de historiske begivenhetene assosiert med Shackleton-ekspedisjonen. Det vekker fortiden til liv på samme vis som andre berømte skipsvrak gjør, slike som *HMS Erebus* og *Terror* i kanadisk Arktis og *Titanic* i det nordlige Atlanterhavet. Den nyere historien til disse andre skipsvrakene viser imidlertid at langsiktig beskyttelse av kulturminner under vann ikke nødvendigvis er sikret alene fordi vraket er berømt. Siden *Titanics* oppdagelse i 1985 er det blitt fjernet en stor mengde materiale fra vraket, inkludert omkring 6000 gjenstander og en 17-tonn del av skroget. Nye rapporter indikerer at vrakets tilstand forverres, muligens fremskyndet av alle forstyrrelser siden 1985.

På den annen side viser forvaltningen av vrakene av *Erebus* og *Terror* i kanad-

isk Arktis at forsiktig vern og kontrollert undersøkelse kan sikre det langsiktige vernet av slike kulturminner under vann. Disse skipene, som ble forlatt i isen i Nordvestpassasjen av Franklins ekspedisjon i 1848, ble gjenoppdaget i henholdsvis 2014 og 2016. Parks Canada kontrollerte letingen etter skipene og deres etterfølgende vern og forvaltning, og resultatet står i sterk kontrast til *Titanics* skjebne. Så hvordan kan det sikres at vraket av *Endurance* blir tilstrekkelig vernet og forvaltet?

Da leting etter vraket tok til for alvor i 2019 fikk Storbritannia, som har det formelle ansvaret, vraket innskrevet på den antarktiske kulturminnelisten – *Historic Sites and Monuments*. Dette er den formelle måten kulturminner blir anerkjent på under Antarktistraktaten. Innskrivingen omfatter vraket, tilhørende gjenstander og materiell som ligger på sjøbunnen innenfor en radius på 150 m. Det virker nå sannsynlig at det fredede området rundt vraket ikke er nok til å dekke det antagelig større området hvor materiale kan ha falt fra skipet mens det sank gjennom mer enn tre kilometer med vann.

Området vil sannsynligvis komme under intenst press fra cruiseskip og private ekspedisjoner som søker tilgang til vraket med fjernstyrte eller autonome undervannsfarkoster. En liten feilberegning i styringen eller en mekanisk feil

på den dybden kan føre til katastrofal skade. Verneområdet må derfor utvides til å strekke seg fra et definert område på overflaten og ned til havbunnen, slik at undervannsfarkoster ikke kan nærme seg vraket og havbunnen uten formell autorisasjon. Denne tilnærmingen finnes allerede i noen nasjonale lovgivninger relatert til kulturminner under vann og gjør det mulig ved hjelp av skipssporings-teknologi å overvåke skip som nærmer seg.

En annen trussel er fristelsen til å fjerne gjenstander eller deler av vraket “for å beskytte dem”. Realiteten er at kulturmin-

net ikke er i noen opplagt fare bortsett fra menneskelig inngripen. Det er umiddelbart behov for å utvikle og iverksette en dekkende forvaltningsplan som gir retningslinjer for å utstede adgangstillatelser og for å koordinere forskning og eventuell fjerning av gjenstander. Fotografering er akseptabelt, men det bør ikke tillates noen “roting eller berøring” og vraket bør absolutt ikke hentes opp. Som forvaltningsansvarlig har Storbritannia nå utfordringen å kommunisere viktigheten av *Endurance* til et større publikum samt å planlegge fremtidige undersøkelser og forvaltning.



Ernest Shackletons ekspedisjonsskip Endurance i ferd med å bli skrudd ned av isen i 1915. (Kilde: United States Library of Congress). Innskutt: Akterenden av Endurance fotografert på 3000 meters dyp i mars 2022 med ROV fra det sørafrikanske forskningsfartøyet S.A. Agulhas II. Den karakteristiske femkantete stjernen under skipets navn ses tydelig. (Kilde: Falklands Maritime Heritage Trust/National Geographic).

Norsk Polarklubb

Klubben hadde pr. 31.12. 2021 totalt 559 medlemmer, derav 198 livsvarige. Klubben har hatt følgende møter i 2020 og 2021:

2020

På grunn av koronaepidemien hadde klubben mindre møteaktivitet enn normalt. Bare ett medlemsmøte ble avholdt:

- 26. februar: (På Polhøgda). Fridtjof Mehlum holdt foredraget: *“Roald Amundsen etter Gjøa-ekspedisjonen – feiringer, foredragsturné og planer om ny ekspedisjon.”*

Årsmøte og valg av nytt styre ble utsett, men det ble bestemt at siste års styre skulle fungere inntil neste årsmøte.

2021

- 17. februar: (Nettmøte). Ian Gjertz holdt foredraget: *“Å snoke langs stranden på Svalbard.”*

- 17. mars: (Nettmøte). Jon Ove Hagen holdt foredraget: *“Breenes utvikling på Svalbard gjennom de siste 50 år – i et globalt perspektiv.”*

Møtet var årsmøte. Nytt styre ble: leder Fridtjof Mehlum, styremedlemmer Susan Barr, Torbjørn Severinsen, Trond Eiken og Monica Sund, varamedlemmer Cecilie Sørensen og Ian Gjertz, revisor Øyvind Finnekåsa (alle gjenvalg).

- 20. oktober: (På Polhøgda). Birger Amundsen holdt foredraget: *“Fangstmannen Harald Soleim: førti år alene på Svalbard.”*

- 17. november: (På Polhøgda). Cecilie von Quillfeldt holdt foredraget: *“Forvaltning av marine økosystemer i Antarktis.”*