

Polarpionerer fra Sørlandet

Av: Yngve Schulstad Kristensen

Polarpionerer fra Sørlandet

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Kapittel 1. Oppdrag Nordvestpassasjen	5
Kapittel 2: Dødens hus på Svalbard	13
Kapittel 3: Da sørlendingene dro i isen.....	20
Kapittel 4: Til verdens ende under fremmed flagg	26
Kapittel 5: Besatt av Nordpolen.....	33
Kapittel 7: Innefrosset i Arktis	46
Kapittel 8: Eventyreren som forsvant.....	52
Kapittel 9: Den skjebnesvangre leteaksjonen.....	58
Kapittel 10: Døden på Kvitøya	66
Kapittel 11: Big in America.....	72
Kapittel 12: Polarskutene fra Risør	79
Kapittel 13: Verdens mest ensomme øy.....	86
Kapittel 14: Nytt land for Norge	93
Kapittel 15: Drømmen om Eirik Raudes land.....	99
Kapittel 16: Øya i ishavet	105
Kapittel 17: Da krigen kom til Svalbard.....	111
Kapittel 18: Isbjørnjegerne fra Setesdal	116
Kapittel 19: Polarforsker på rømmen	121
Kapittel 20: «Sysla» på Svalbard	128
Litteratur og kilder:.....	134

Innledning

Det gikk trått for svenskene denne februarkvelden i 1992 i Fønix kino i Kristiansand. Jeg satt alene og betraktet tre forkomne skikkelser mens de kjempet seg fram i snøørkenen etter at luftballongen deres hadde havarert på vei mot Nordpolen sommeren 1897. Jeg visste at de kom til å dø.

En liten artikkel i Fædrelandsvennen hadde ledet meg ut av gutterommet denne torsdagskvelden. Det var under en uke etter at jeg fylte 13 år. De andre i salen var godt voksne menn. Jeg hadde tatt turen alene. Jeg kjente ingen jevnaldrende som var interessert i å bli med for å se en ti år gammel svensk film om en dødsdømt polarekspedisjon.

Selv syntes jeg filmen «Ingeniør Andréés luftferd» var i lengste laget og ispedd litt for mye lengselsfull kjærlighet. Heldigvis tok den seg opp på slutten. Det kom frem at de stakkars svenskene ble funnet flere tiår etter at de hadde forsvunnet. En norsk ekspedisjon hadde ved en tilfældighet kommet over deres siste leirsted på en avsidesliggende øy. På lerretet kunne jeg se svart-hvitt foto fra funnet. Bildene brant seg fast i hukommelsen.

En junidag tretti år senere satt jeg alene og ventet i resepsjonen på KUBEN i Arendal. Der hadde jeg i elleve år hatt ansvaret med å bevare østre Agders historie i form av papirer, brev, protokoller, kart og foto. Ventetiden var over da en eldre mann, Bengt Sørensen, ankom resepsjonen. I hånden holdt han en plastpose. Vi hilste og satte oss ved et av bordene i KUBENS kafé. Fra plastposen tok han frem to fillete bøker. Den ene boken var et fotoalbum. Den andre var en dagbok. På avslepen arendalsdialekt kunne han fortelle at begge bøkene hadde tilhørt hans far, Adolf Sørensen, og var skrevet for over 90 år siden.

Adolf Sørensen hadde, som nyutdannet zoolog, deltatt på en fangst- og forskningsekspedisjon til Frans Josefs land i Arktis. I løpet av turen hadde de besøkt flere av øyene ved Svalbard for å undersøke dyreliv og bedrive ishavsfangst. Underveis hadde den unge zoologen skrevet dagbok.

Den 6. august 1930 hadde de besøkt den islagte og ellers utilgjengelige Kvitøya – Svalbards østligste øy. Her ramlet de over Andrée-ekspedisjonens siste leirsted. I albumet kunne jeg se de samme fotografiene som jeg hadde sett i Fønix kino tretti år tidligere. Jeg kjente et kaldt gufs nedover ryggen mens jeg bladde gjennom albumet.

Ved et av bildene hadde Adolf Sørensen med sirlig skrift notert: «I en avstand ca. 10 meter nord for baaten finder vi restene av et menneske. Det ser ut som om den døde har sittet lenet op mot fjeldvæggen. Av overkroppen er der litet igjen. Klærne og komagene, som stikker op av sneen, viser

legemets stilling. Et monogram, som klærne er forsynt med viser at det er Andrée selv vi har fundet. Op av sneen raker et gevær. Ved siden av den døde ligger primus, kop og matfat.»

Polarområdene er nådeløse. Hvis du ikke er forberedt, kan utfallet bli fatalt. Likevel har mange eventyrlystne nordmenn og utlendinger satt livet på spill for å utforske de hvite flekkene på verdenskartet.

Selv har jeg aldri vært særlig glad i verken snø eller frosne føtter. Jeg er mer glad i å oppsøke Arktis og Antarktis gjennom arkiver, bøker og andre kilder. Det er her min ekspedisjon har funnet sted. Et prosjekt som, for mange, kan virke like håpløst som å sette av gårde mot Nordpolen i en luftballong.

Polarhistorien rommer mer enn historiene om Fridtjof Nansen, Roald Amundsen og polarskuta «Fram». En polarhelt trenger ikke nødvendigvis være en ekspedisjonsleder. Det kan være en kaptein, en forsker eller en overvintrende fangstmann.

Mitt prosjekt har vært å lete etter sørlendingenes plass i polarhistorien. For i fortellingen om polarområdene er det også plass til matros Hans Johan Johnsen, flyver Oskar Omdal og selfangstskuta «Samson». Med denne boken ønsker jeg å synliggjøre hvordan både mennesker og skip fra Sørlandet har satt tydelige avtrykk i norsk og internasjonal polarhistorie.

God lesning!

Kapittel 1. Oppdrag Nordvestpassasjen

I mai 1619 satte en dansk-norsk ekspedisjon seil fra København under ledelse av kaptein Jens Munk fra Arendal. Målet var å finne Nordvestpassasjen. Uten pålitelige kart og med mangelfull utrustning utviklet reisen seg til en katastrofe. Det som skulle bli en dansk-norsk triumfferd mot silkemarkedene i Kina og krydderlandene i Asia, endte i et øde ishelvete, preget av sykdom og død.

Den 4. juni 1620 hadde våren omsider nådd *Nova Dania*, et område innerst i Hudsonbukta. Utenfor skinte sola. Isen som omga skipet, hadde så smått begynt å tine. Inne i den dunkle, illeluktende kahytten var det stille. Skipets kaptein, Jens Munk fra Arendal, forberedte seg på å dø.

Omtrent et år tidligere hadde Jens Munk seilt fra København med to skip, «Enhjørningen» og «Lamprenen», og et erfarent mannskap på 64 menn. På oppdrag fra kong Christian 4. skulle ekspedisjonen finne det myteomspunne *Anyanstredet*, en nordlig snarvei mellom Atlanterhavet og Stillehavet. Ekspedisjonen skulle bidra til at Danmark-Norge kunne ta del i rikdommene i det fjerne Østen. Flere utenlandske ekspedisjoner hadde tidligere forsøkt – uten å lykkes.

I sitt søk etter Nordvestpassasjen, ble ekspedisjonen overmannet av et voldsomt uvær og ekstreme isforhold. Fire måneder etter at ekspedisjonen forlot Kongens by, ble mannskapet tvunget til å overvintre ved munningen av en stor elv innerst i Hudsonbukta. Dette området, som i dag ligger i nordøstlige Canada, hadde ingen europeer tidligere besøkt.

I det flate skogkledte landskapet bukket mannskapet under én etter én i løpet av den iskalde arktiske vinteren. De ble offer for den smertefulle mangelsykdommen skjørbuk, og skipet «Enhjørningen» ble forvandlet til et dødsstinkende spøkelsesskip.

Denne junidagen i 1620 var det bare fire overlevende igjen, og Jens Munk var en av dem. I køya ved siden av ham lå den livløse kokkedrengen. Munk visste hvor det bar. Han forberedte seg på døden, og med sine siste krefter fant han frem dagboken og skrev sitt avskjedsbrev:

«Efterdi at jeg nu ikke længer haver Forhaabning at kunne leve udi denne Verden, da beder jeg for Guds Skyld, om nogle kristne Mennesker hænder hid at komme, at de mit arme Legeme med andre deres, som herhos findes, udi Jorden vilde lade begrave.»

Mot alle odds unnslopp Jens Munk døden og gjennomførte i stedet en spektakulær seilas – en bragd som sikret ham en varig plass i både norsk og dansk polarhistorie.

Lensherrens uekte sønn

Jens Munks historie er tett knyttet til tiden han vokste opp i – en periode preget av mektige konger, maktkamp mellom stormakter, store oppdagelsesreiser og jakten på rikdom i fjerne land.

Jens Munk ble født på herregården i Barbu ved Arendal 3. juni 1579. Han vokste opp i velstand som sønn av den mektige lensherren i Nedenes, Erik Munk, og Anna Bartholomeusdatter. Begge foreldrene var danske. Faren hadde bodd deler av livet i Norge og hadde virket som slottsfogd på Vardøhus og senere trolig som fogd i Bergen. Under den nordiske syvårskrigen (1563–1570) ledet han flere tokt langs norskekysten mot svenskene. Han ble kjent både for sitt heftige temperament og sin brutale fremferd.

Som belønning for sin innsats i kampen mot svenskene, ble Erik Munk utnevnt til lensherre over Nedenes og Råbyggelaget på Agder. Her skulle han drive inn skatter og forvalte lenene på vegne av kongen. Han bosatte seg ved Arendal og bygget gradvis opp sin formue gjennom eiendomsconfiskering, hard skattlegging og rettslig svindel. Til tross for at bøndene på Agder klaget til kongen i København, fikk han fortsette sin brutale fremferd mot lokalbefolkningen. Da Jens var ett år, ble faren Erik Munk adlet av kongen.

I adelsbrevet ble det presisert at tittelen også gjaldt hans ektefødte barn. Problemet var at Erik Munk ikke var gift med Anna. De var kun samboere, og hun tilhørte en lavere stand. For at adelstittelen og eiendommene skulle gå i arv til barna, måtte ekteskapet være inngått innenfor adelen.

På begynnelsen av 1580-tallet var Erik Munk på høyden av sin makt, men snart begynte det å rakne. Flere adelsmenn i København mislikte ham og startet i hemmelighet å samle bevis mot ham. I 1586 ble han arrestert og fengslet. Kongen fratok ham både adelstittel, eiendommer og eiendeler. Erik Munk ble deretter satt i forvaring på Dragsholm slott på Sjælland, hvor han tilbrakte flere år i et mørkt fangehull. Til slutt tok han sitt eget liv.

Da faren ble arrestert, tok livet en brå vending for Jens og hans eldre bror Nils. Fra å tilhøre eliten ble familien nå fratatt alt de eide. Da Jens var syv år gammel, flyttet den lille familien fra Arendal til Fredrikstad. Da moren ikke lenger hadde mulighet til å forsørge ham, ble Jens sendt til sin tantes familie i Ålborg. Der bodde han til han fylte tolv år, og ble ansett gammel nok til å dra til sjøs. Det skulle bli starten på en lang og innholdsrik karriere. Han så aldri sin mor eller far igjen.

Sjøfareren

Jens Munks karriere startet i Porto, en viktig havneby i Portugals globale sjøfarts- og handelsimperium. Landet hadde fostret flere store oppdagere, blant dem Vasco da Gama, som på

slutten av 1400-tallet åpnet sjøveien til Asia. Portugal koloniserte også Brasil, som da var verdens ledende sukkerprodusent – en industri basert på afrikansk slavearbeid.

I Porto arbeidet Munk for en handelsmann med forbindelser i Brasil, og som 13-åring ble han sendt over Atlanterhavet for å arbeide. Jens Munk ble boende i Brasil til han som 18-åring returnerte til Europa. Han endte opp i København, hvor han fikk vite at faren hadde tatt sitt eget liv mens han satt i fangenskap.

Jens Munk ble værende i København, hvor han fikk arbeid hos en forretningsmann som drev handel med utlandet. Der fikk han delta på handelsreiser til Østersjøen, Spania og Baltikum. Etter noen år hadde han spart nok penger til å starte sin egen virksomhet – med egen skute.

I 1609 fikk han prøve seg i arktisk farvann da han deltok på en handels- og fangstekspedisjon til Kvitsjøen i Russland. Jens Munk ønsket imidlertid å seile videre østover mot øygruppen Novaja Semlja. Trolig hadde han et ønske om å lete etter Nordøstpassasjen, en arktisk sjøvei nord for Russland som kunne lede til Kina. Selv om både engelskmenn og nederlendere hadde mislyktes i å finne passasjen, stoppet ikke det Jens Munk. Han skilte lag med resten av ekspedisjonen og seilte videre inn i et islagt og nærmest ukjent farvann.

Toktet ble svært dramatisk da skipet hans ble fanget i skruisen og knust. Munk og mannskapet klarte å redde seg over i en lettboat. Etter flere dager i åpen båt klarte de endelig å nå land og skaffe hjelp. Munk, som hadde mistet skipet sitt, måtte gi opp drømmen om å finne Nordøstpassasjen. Det han da ikke visste, var at han skulle få en ny sjanse.

I kongens tjeneste

I 1596 hadde Christian 4. blitt kronet til dansk-norsk konge. Han hadde ambisjoner om at Danmark-Norge skulle bli en europeisk stormakt, med seg selv som den mektigste regenten. I 1610 ga kongen Jens Munk i oppdrag å seile nordover for å handle med russerne og samtidig lete etter Nordøstpassasjen.

Christian 4. så for seg at kontrollen over en eventuell snarvei til Kina kunne gi store tollinntekter. Han hadde trolig hørt om Munks tokt året før og ønsket å dra nytte av den dristige sjømannens erfaring. Munk la ut med to skip, men nok en gang tvang isen ekspedisjonen til å snu. Selv om ingen skip gikk tapt, ble ekspedisjonen regnet som en fiasko.

Da Munk kom tilbake fra Arktis ventet nye oppdrag. I 1611 ble han utnevnt til orlogskaptein i den dansk-norske marinen. Under Kalmarkrigen (1611–1613) mellom Danmark-Norge og Sverige, gjorde orlogskapteinen en betydelig innsats. Etter krigen rekrutterte han baskere til dansk-norsk hvalfangst i

nord, samtidig som han drev klappjakt på sjørøvere som herjet i farvann som kongen anså som danske. Jens Munk opparbeidet seg etter hvert et rykte som en av de dyktigste sjøoffiserene i den dansk-norske marinen. Det var noe som ble lagt merke til av kongen.

Nye ekspedisjoner

På 1400- og 1500-tallet hadde Portugal og Spania åpnet opp verdenshavene med sine ekspedisjoner til Asia og Amerika. I Østen ventet store rikdommer og handelsmuligheter. De andre europeiske stormaktene fulgte etter og etablerte handelsstasjoner og kolonier i Asia. Den dansk-norske kongen hadde ambisjoner om å gjøre det samme. I 1616 ble det danske ostindiske kompani etablert, med mål om å drive direkte handel med land i Østen.

I 1618 satte den første dansk-norske ekspedisjon kurs med retning for øya Ceylon (nåværende Sri Lanka). Reiseruten skulle gå rundt Afrika. Jens Munk fikk ansvaret for å klargjøre ekspedisjonen, men ble ikke med på det lange toktet til Asia. Til tross for sin merittliste ble han forbigått til fordel for adelsmannen Ove Gjedde, som hadde høyere rang. Dette gjorde imidlertid ikke Jens Munk arbeidsløs. Tvert imot, hans mangeårige erfaring fra seiling i polare farvann gjorde ham til den ideelle kapteinen for kongens neste oppdrag: Å finne Nordvestpassasjen.

Siden midten av 1500-tallet hadde det versert rykter om en nordlig passasje som kunne knytte Atlanterhavet og Stillehavet sammen. Engelskmennene hadde gjort flere forsøk på å finne den nordvestlige sjøveien til Kina, men forgjeves. Christian 4. ønsket å gjøre et forsøk. Lyktes han, ville reisen til Asia bli betraktelig kortere, og kongen håpet dessuten å kunne kreve toll fra skip som ønsket å benytte passasjen.

I mai 1619 forlot fregatten «Enhjørningen» og jakten «Lamprenen» København med kurs for Hudsonstredet. Ekspedisjonen, ledet av Jens Munk, bestod av 64 mann. To erfarne engelskmenn med bakgrunn fra ishavsseiling var engasjert som førstestyrmenn, mens resten av mannskapet trolig kom fra Norge og Danmark.

En skjebnesvanger ekspedisjon

Få dager etter avreisen fra Danmark, kom det første varselet om at ekspedisjonen ville bli skjebnesvanger. Ute på åpent hav, mellom Norge og Danmark, gikk en av sjøfolkene rolig opp på øverste dekk og kastet seg i sjøen og druknet. Selvmord ble sett på som en stor synd, og blant mannskapet ble hendelsen trolig sett som et forvarsel om det som skulle komme.

Skipene gjorde et stopp i Norge før de seilte vestover. I Karmsund ble et skip reparert, og noen nordmenn sluttet seg til ekspedisjonen før den satte kurs vestover. Den 20. juni 1619 skimtet de Grønlands østkyst. Det var også der de først støtte på drivisen.

Da de nærmet seg den amerikanske kysten, lette de lenge nærmest i blinde for å finne innløpet til Hudsonstredet. Området mellom Vest-Grønland og Canada er en labyrint med utallige små og store øyer, sund og streder. Ekspedisjonen hadde ingen gode kart, kun beskrivelser og en engelsk førstestyrmann som angivelig hadde seilt i området før. Flere blindspor, ekstremt vær og isforhold førte til at ekspedisjonen ble svært forsinket. Da de endelig klarte å finne leia som ledet inn gjennom Hudsonstredet, var det gått nesten fire måneder siden avreisen fra København.

Hudsonstredet er innløpet til Hudsonbukta. Tidligere ekspedisjoner hadde antatt at dette var begynnelsen på en rute til Stillehavet, men i virkeligheten var Hudsonbukta et enormt innhav som ikke førte noe sted. Derfor var det umulig å navigere seg fram til en nordvestlig passasje ut av det store innlandshavet.

I midten av september 1619 begynte vinteren å melde sin ankomst, og Munk innså at han hadde gjort en stor tabbe da han utrustet ekspedisjonen. Han hadde valgt å ikke ta med verken ski eller vinterklær til ekspedisjonsmedlemmene. Kanskje trodde han at Hudsonbukta, som ligger på omtrent samme breddegrad som Danmark, hadde et lignende klima. I dag vet vi at det er Golfstrømmen som bidrar til at klimaet i København er betraktelig mildere enn i det nordlige Canada.

Jens Munk forstod at ekspedisjonen ikke kunne fortsette. De måtte overvintre. På vestbredden av Hudsonbukta, ved munningen av en stor elv, seilte de inn og etablerte et vinterkvarter. Det minste skipet, «Lamprenen», ble trukket på land ved hjelp av høyvannet, mens «Enhjørningen» ble liggende i vannet med kjølen nedgravd for å beskytte den mot drivisen.

Til å begynne med var stemningen god, og mannskapet fant seg til rette. På «Enhjørningen» ble dekket ryddet, og ildsteder ble satt opp for å holde mannskapet varme. Arbeidsoppgaver som sikring av skip, vedhogst og jakt i det åpne skoglandskapet holdt dem i aktivitet. Munk døpte området Nova Dania – Nye Danmark.

Men etter hvert som temperaturen sank, sank også stemningen i Nova Dania, samtidig som en fryktelig sykdom skulle forvandle stedet til en illeluktende kirkegård.

Døden i Nova Dania

Den 21. november 1619 ble en av båtsmennene, som hadde vært syk lenge, begravet. Dødsfallet var et forvarsel om hva som ventet. På julaften prøvde Jens Munk å skape god stemning om bord i

«Enhjørningen» med mat og drikke, men flere av mannskapet var svært svekket. Mangelsykdommen skjørbuk hadde gjort sitt inntog, og de syke hadde store smerter. Sykdommen, som var godt kjent blant sjømenn, kjente man ikke årsaken til, og derfor fantes det heller ingen kjent kur mot den dødelige lidelsen.

Først på midten av 1700-tallet oppdaget en britisk lege at sitrusfrukter var effektiv behandling mot sykdommen. Sitrusfrukter inneholder vitamin C, et vitamin som først ble isolert fra sitrønsaft i 1928. Det skulle med andre ord gå nesten 300 år før man fullt ut forstod årsakssammenhengen bak sykdommen skjørbuk.

Under hele ekspedisjonen hadde Jens Munk ført dagbok. Fra januar 1620 ble dagboken fylt med beretninger om død og sykdommens herjinger. «Alle disse Dage var intet annet end Sygdom og Skrøbelighed» skrev han i midten av februar. Og verre skulle det bli.

Fra februar og fram mot våren døde ekspedisjonens medlemmer som fluer. Etter hvert var mannskapet så svekket at de ikke lenger var i stand til å begrave de døde. De livløse kroppene ble enten kastet over bord eller ble liggende der de hadde falt om. Stanken om bord på «Enhjørningen» var uutholdelig. Ifølge Munks dagbok var sykdommen svært smertefull – gamle sår sprakk opp, leddene og lemmene krympet seg sammen, og til tross for at de hadde mat, var tennene så løse at det ble umulig å tygge maten.

Den 4. juni 1620 antok Jens Munk at livet var over. Liggende i sin kahytt, i elendig forfatning, skrev han sitt avskjedsbrev. Men så skjedde det et lite mirakel. Fire dager etter at Jens Munk la seg ned for å dø, klarte han å komme seg opp på dekk. Den uutholdelige stanken av død trakk ham ut i friluft. Der ble han oppdaget av to av mannskapet som hadde oppholdt seg på land. Munk hadde for lengst trodd at de var omkommet. Etter mye anstrengelser klarte de to å få fraktet sin kaptein i land.

De tre halvdøde mennene klarte omsider å komme til hektene. Våren var i anmarsj, isen sprakk opp og landskapet begynte gradvis å tine. Mennene brukte det meste av tiden på å krabbe rundt på bakken for å grave opp spirer som de sugde næringen ut av. Dette bidro nok til å stagge sykdommen, og etter hvert som formen ble bedre, klarte mannskapet å sette garn. Fangsten ble fordøyd som suppe. Tennene var fortsatt umulig å tygge med. Da de også klarte å jakte fugl, ble både kostholdet og formen bedre.

Jens Munk forsto imidlertid at tiden likevel var i ferd med å renne ut. Han visste at de måtte komme seg videre før vinteren satte inn, og isen igjen lukket Hudsonstredet. Med store anstrengelser og hjelp fra tidevannet klarte de å få løs det minste av skipene, «Lamprenen», fra det grunne elveleiet. Skipet var deres eneste mulighet for å komme tilbake til sivilisasjonen. De visste at det ville bli

vanskelig, for «Lamprenen» hadde opprinnelig en besetning på 16 mann, og nå var de kun tre svært medtatte menn.

Den lange veien hjem

Søndag 16. juli 1620 satte de seil fra det som hadde vært deres hjem i ti ulidelige måneder. I det de dro, valgte kapteinen å oppkalle havnen i Nova Dania etter seg selv. Munkehavn. De brukte flere uker på å komme gjennom drivisen i Hudsonbukta og til slutt også gjennom Hudsonstredet. Hjemturen over Atlanterhavet ble et blodslit. Sør for Grønland kom de ut for en orkan og kraftig regnvær som varte i flere dager. Mens uværet raste, måtte mennene konstant stå ved pumpene for å holde skipet flytende.

De red stormen av, men et nytt uvær ventet sør for Island. Seilene ble revet i stykker, master og skjøter brakk, men «Lamprenen» holdt seg flytende. 20. september 1620 kunne Munk endelig konstatere at de hadde nådd kysten av Norge. Dagen etter ankom tre fillete, utmagrede og langhårede sjømenn fogden i Sunnfjord, den danske adelsmannen Peder Due. Fogden hjalp de utmattede sjømennene, og etter noen dager kom de seg til Bergen.

I vestlandsbyen fikk imidlertid ikke den hjemvendte ekspedisjonslederen den mottakelsen han forventet. Jens Munk ble kastet i fengsel fordi en i hans følge, trolig en sjømann han nylig hadde hyret, skulle ha begått et drap. Som øverste ansvarlige ble Jens Munk fengslet og satt bak lås og slå, hvor han ble sittende gjennom hele høsten. Først da kong Christian 4. ble informert om saken, ble Munk løslatt og sendt til København for å avlegge rapport for kongen.

Til tross for tap av skip og mannskap er det usikkert om Christian 4. så på ekspedisjonen som en total fiasko. Munk hadde tross alt oppdaget nytt land for en mulig handelsstasjon. Mye tyder på at Munk ble satt til å planlegge en ny ekspedisjon til Nova Dania med det mål å etablere en dansk koloni i Hudsonbukta. Ekspedisjonen ble imidlertid aldri gjennomført – kanskje på grunn av Munks svekkede helse etter hans enestående bragd.

Til tross for svak helse, kom Jens Munk til å seile i kongens tjeneste frem til han døde i 1628. Fire år før sin død utgav han boken *Navigatio septentrionalis* (Den nordlige sjøreise) som omhandlet ekspedisjonen til Hudsonbukta 1619-1620. Boken var basert på hans dagboknotater og skildret strabasene ekspedisjonen gjennomgikk i den mislykkede jakten på Nordvestpassasjen.

Nesten 300 år skulle gå før noen fant en nordvestlig sjøvei mellom Atlanterhavet og Stillehavet. Til tross for flere britiske forsøk på 1800-tallet, var det den norske polarhelten Roald Amundsen som først lyktes. Med den lille hardangerjakten «Gjøa» og en besetning på seks mann forlot han Norge sommeren 1903. Han nådde Nome i Alaska i slutten av august 1906.

Mens Roald Amundsen er hyllet som en av historiens største polarhelter, med gater, plasser og steder oppkalt etter seg, har Jens Munk fått lite anerkjennelse i sitt fødeland Norge. Dette til tross for at han i dag regnes som en av Nordens første store polarutforskere.

Jens Munk er langt fra den eneste i polarhistorien som har blitt fanget i isen, med sykdom og død som følge. Polområdene har vært åsted for mange tragedier. Omtrent 250 år etter Munks skjebnesvangre ekspedisjon til Hudsonbukta, inntraff en ny katastrofe på Kapp Thordsen i Isfjorden på Svalbard, der 17 norske fangstmenn omkom vinteren 1873.

Kapittel 2: Dødens hus på Svalbard

En sommerdag i 1873 gjorde kaptein Ole Barth Tellefsen fra Arendal en grusom oppdagelse. I et øde hus ved Isfjorden på Svalbard fant han 17 døde menn. En av dem var en ung fangstmann fra Lista. Dødsårsaken skulle forbli et mysterium i 140 år.

Sommeren 1873 var det klart for en ny fangstsesong på Svalbard. En av fangstskutene som reiste nordover var «Elida» av Bergen. Om bord var kaptein Ole Barth Tellefsen fra Arendal. I juni nådde de Isfjorden på Spitsbergen hvor de gikk i land for å jakte på svalbardreinen.

Mandag 16. juni 1873 gjorde Tellefsen landgang ved Kapp Thordsen innerst i Isfjorden. Der skulle han sjekke tilstanden til 17 norske fangstmenn som hadde overvintret i det som senere ble kjent som «Svenskhuset». Da han ankom huset oppdaget han en presenning i snøen foran huset. Han løftet på presenningen og til sin store forskrekkelse fikk han øye på fem livløse kroppar.

Inngangsdøren på huset var låst og på døren var det festet en lapp som forbød adgang. Tellefsen kikket inn gjennom vinduene, og synet som møtte ham, sendte kuldegysninger nedover ryggen. Inne i huset kunne han skimte flere døde kroppar. Han innså umiddelbart at han stod overfor en ufattelig tragedie.

Tellefsen trosset advarselen og brøt opp døren. Inne i huset ble han møtt av en uutholdelig stank. Han fant totalt ti døde menn fordelt rundt i huset. De fleste lå døde i sengene side. Unntaket var den døde mannen som satt på en kasse. Han var fullt påkledd og hadde votter på hendene. Tellefsen antok at mannen var den siste som hadde mistet livet.

Tellefsen la samtidig merke til at mennene verken hadde manglet proviant eller brensel. Mens han romsterte rundt i huset, klarte han ikke frigjøre seg fra tanken: Hva hadde egentlig skjedd?

Fanget i isen

Historien begynner helt nord på Svalbard høsten 1872. Vinteren, som kom tidlig denne høsten, førte med seg drivis fra nord. Denne sperret nordkysten av Vest-Spitsbergen tidligere enn vanlig, og dette kom overraskende på de seks norske fangstskutene som befant seg ved Velkomstpynten og Gråhuken helt nord på Svalbard. Fangstmennene hadde ventet på at hvalrossen skulle trekke seg på land, men de hadde drøyd fangstsesongen for lenge. I midten av september var skipene fryst inne. Mannskapet på de seks fangstskutene telte 58 mann. Fangstmennene visste så inderlig godt at en ufrivillig overvintring på Svalbard sjelden endte godt. De erkjente at de sto ovenfor en kamp for å overleve.

Skipene hadde forlatt Tromsø i mai. Om bord hadde de proviant for fem måneder, og matlageret var i ferd med å gå tomt. Nordmennene, som kun var utstyrt for sommerfangst, hadde ikke rasjoner eller utstyr for å klare en overvintring. Situasjonen var prekær. De besluttet å søke hjelp hos en kjent polarforsker som oppholdt seg i området.

Adolf Nordenskiöld

Adolf Erik Nordenskiöld var en finsk-svensk polarforsker og oppdagelsesreisende. Han ble berømt da han gjennomførte den første ferden gjennom Nordøstpassasjen med dampskipet «Vega» i 1878-1879. Før denne polarbragden tilbrakte han mye tid på Svalbard. I 1872 hadde han planlagt en ekspedisjon med mål om å bli førstemann på Nordpolen. Planen var å gå over isen fra nordspissen av Svalbard ved hjelp av reinsdyr.

Før polferden ønsket Nordenskiöld å reise en forskningsstasjon hvor ekspedisjonen kunne overvintre før den planlagte ferden nordover. Planen var å reise stasjonen på Sjuøyane, den nordligste øygruppen på Svalbard. Men isforholdene denne sommeren hadde ført til at han måtte sette opp stasjonen, kalt «Polhem», i Mosselbukta helt nord på Spitsbergen.

I likhet med de norske fangstmennene ble Nordenskiölds ekspedisjon overrumplet av været. Begge ekspedisjonens forsyningsskip med mannskap frøys inne før de rakk å returnere til fastlandet. Det medførte at Nordenskiölds overvintringslag telte 66 mann, og ikke 28 som planlagt. I vinterstormen som fulgte, rømte de førti reinsdyrene som ekspedisjonen hadde tatt med. Det var svært uheldig siden dyrene kunne vært et verdifullt tilskudd til matrasjonene under den kommende overvintringen.

Situasjonen ble ikke bedre da syv norske fangstmenn dukket opp hos den svenske ekspedisjonen. Nordmennene var sendt ut fra skutene som var fanget i isen for å høre om Nordenskiöld hadde proviant til overs. Situasjonen hos svenskene var også utfordrende, da overvintringslaget hadde mer en doblet seg. Nordenskiöld innså at de ikke hadde proviant nok til både svenskene på «Polhem» og alle nordmennene som var innesperret i drivisen. Nordenskiöld hadde imidlertid et forslag til hvordan situasjonen kunne løses – han visste nemlig om et tomt hus fylt med mat og brensel.

Huset på Kapp Thorsden

I 1864 hadde Nordenskiöld sammen med noen svenske forskere funnet koprolitt på et sted dypt inne i Isfjorden. Stedet ble kalt Kapp Thorsden. Koprolitt var fossil avføring fra fugler og dyr og kunne brukes til produksjon av gjødsel. Nordenskiöld så en økonomisk mulighet for å etablere en svensk koloni på Svalbard, som på den tiden var regnet som et ingenmannsland.

Vinteren 1872 ble gruveselskapet «AB Isfjorden» etablert av svenske investorer. Etterspørselen etter koprolitt var stor internasjonalt, og det hastet å få i gang produksjonen. Samme sommer ble det etablert en koloni med norske, svenske og finske innbyggere. Til sammen telte kolonien et tyvetalls personer, inkludert flere familier med kvinner og barn. I løpet av sommeren innså imidlertid lederne for kolonien at Kapp Thordsen var dårlig egnet for gruvedrift. Permafrost, samt håpløse havneforhold, var hovedårsaken. Kolonien gikk i oppløsning før den i det hele tatt var kommet i gang. Ingen av nybyggerne ønsket å overvintre, og alle kolonistene forlot Kapp Thordsen allerede i august.

Kolonistene etterlot seg et stort, nyoppført hus – det første huset bygget på Spitsbergen. Huset skulle senere bli omtalt som «Svenskhuset». Nybyggerne hadde ikke klart å ta med seg all provianten, og de valgte å etterlate hermetikk og tørrmat i huset. Dette visste Nordenskiöld. Det tomme huset på Kapp Thordsen inngikk også i forslaget han fremla for de norske ishavskipperne.

Nordenskiöld tilbød seg, mot betaling for provianten, å fø på to tredjedeler av de innefrosne nordmennene gjennom vinteren. For de øvrige foreslo han at de skulle ro ned til Isfjorden for å overvintre i huset på Kapp Thordsen. Strekningen tilsvarte avstanden mellom Tromsø og Bodø. Nordmennene hadde i grunn ikke noe valg. Sytten karer ble plukket ut for den farefulle roturen. Alle var uten familie og de fleste var unge i 20-årene. En av dem var den 23 år gamle Tønnes Gabriel Pedersen fra Vanse på Lista.

Sørlending blant de utvalgte

Tønnes Gabriel Pedersen kom fra gården Tjørve på Vanse. Han var sønn av Peder Tønnesen og Anne Benedikte Ariansdatter. Tønnes hadde to yngre søsken og moren var enke. Han hadde seilt til sjøs som matros og hadde flere sesonger bak seg på ishavet. Han hadde flyttet nordover og før han ble med på tokt til Svalbard, bodde han i Tromsø.

Pedersen var den eneste søringen blant de utvalgte til den farefulle roturen langs Svalbards vestkyst. De øvrige kom fra Nord-Norge. Den rutinerte Henrik Henriksen fra Balsfjord ble utpekt som ekspedisjonsleder. 52-åringen hadde tilbrakt det meste av livet som fangstmann.

Etter en del strabaser kom de seg etter hvert av sted i midten av oktober. De brukte en uke på de 350 kilometerne fra nordspissen av Svalbard til Isfjorden og Kapp Thordsen. Det meste av turen var enormt slitsom i motvind og snødrev.

Gleden var derfor stor da de 14. oktober ankom Kapp Thordsen. Huset må trolig ha gjort voldsomt inntrykk på dem. I første etasje var det flere oppholdsrom, alle med egen ovn. I overetasjen lå kjøkkenet og matlageret. Det var rikelig med mat: Mel, poteter, tørket frukt, tørrfisk, sukker, kjøtt,

kaffe og en stor mengde med hermetikk. Det var også godt med brensel. Her kom de verken til å sulte eller fryse.

Kom seg løs fra isen

Kontrasten til sine innefrosne kamerater i nord var stor. Matlageret var snart tømt. Planen om å dra sørover til Nordenskiöld's leir ble kullkastet da drivisen, som hadde låst skipene inne, løste seg opp og drev nordover. Dermed oppsto en situasjon som gjorde det mulig for fangstmennene å få to av skipene løs fra isen. I all hast kom de seg om bord og satte seil sørover. To menn meldte seg frivillig til å bli igjen for å se til de fire øvrige skipene. Beslutningen deres skulle senere vise seg å bli fatal. Begge omkom i løpet av den kalde og mørke Svalbardvinteren.

De to overlevede fangstskutene seilte sørover med resten av mannskapet. Planen var å ta seg inn til Kapp Thorsden for å hente de 17 som hadde rodd sørover. Værforholdene med dravis, motvind og hardt medtatte skip, gjorde oppgaven umulig. De ble nødt til å prioritere å sette kursen mot Norge for å redde seg selv. Det gikk med nød og neppe. Det ene skipet var så skadet at det sank da det ankom havna i Hammerfest. Det andre skipet kom seg til Tromsø. Mannskapet på begge skipene overlevde.

I Norge ble nyheten om at fangstmennene hadde returnert, mottatt med stor glede. Mange hadde vært bekymret for fangstmennene som ikke hadde kommet hjem fra fangstfeltene. Flere unnsetningsekspedisjoner ble sendt av gårde for å redde mennene som befant seg på Kapp Thorsden. Dravis og værgudene gjorde at ingen av redningsaksjonene nådde frem. På Kapp Thorsden var de imidlertid helt uvitende om hva som foregikk utenfor.

Fra himmel til helvete

Den første tiden på Kapp Thorsden må ha fortonet seg som et ferieopphold. Mennene hadde det varmt og godt i huset, samt rikelig med mat. De tre første ukene i huset fikk de tid til å gå på jakt etter reinsdyr, rev og isbjørn. I begynnelsen av november ble det for mørkt og kaldt til å fortsette jakten. De holdt seg inne i det varme huset og hørte på stormene som ulte utenfor. Imens nøt de godt av det rikelige matlageret.

Den første tiden spiste de mye ferskt kjøtt, men det gikk også mye hermetikk. Ifølge dagboknotater fra november var helsetilstanden på karene god. Dette skulle endre seg betraktelig de kommende månedene. Overvintringen skulle gå fra å være et himmelsk ferieopphold til et smertefullt helvete.

Det første sykdomsvarselet ble notert i en dagbok datert 9. desember 1872. «En av Mandskabet syg for 8 Dage siden». Etter hvert ble flere syke. Flere bokser hermetisert melk ble fortært trolig i håp om

at det kunne være helsebringende. På julaften var nærmest alle syke. Sykdomsforløpet innbar store smerter og diaré.

Sørlendingen døde først

De første dødsfallene skjedde 19. januar 1873. Det var sørlendingen Tønnes Gabriel Pedersen som bukket under først. Han hadde vært sengeliggende siden begynnelsen av måneden. Samme dag døde også ekspedisjonsleder Henrik Henriksen. Uvær gjorde at det tok det flere dager før de fikk begravet de døde. På grunn av permafrosten ble graven kun 20 centimeter dyp. Den ble plassert et stykke unna huset, noe som kan tyde på at de øvrige i huset mistenkte at dødsårsaken kunne være smittsom.

Tredje februar var det kun tre menn som ble betraktet som friske. I midten av februar døde nestemann og sykdommen ble beskrevet som «forfærdelig slem». Deretter gikk det raskt nedover. Ved utløpet av mars var det kun fem som levde. Ingen av dem som døde etter Pedersen og Henriksen, ble gravlagt. De første omkomne ble båret ut av huset og lagt under en presenning, men det ble det slutt på. Årsaken var trolig at ingen hadde krefter til å frakte dem ut.

Det er usikkert når den siste døde. Den siste dagboknedtegnelsen var 19. april. Da var tre menn fortsatt i live. To måneder senere ankom kaptein Ole Barth Tellefsen og ble den første som nådde frem til «Dødens hus».

Lediggang og dovenskap

Inntrykkene fra huset påvirket kaptein Tellefsen så sterkt at han ventet to dager før han returnerte sammen med resten av mannskapet på «Elida» for å begrave de døde. De femten døde ble lagt i en massegrav på om lag 4x8 meter. Flere ble begravet i sengene de ble funnet i. Både sengetøy og klær benyttet av mennene ble også lagt i graven. Bakgrunnen for dette var at dødsårsaken var ukjent. Den kunne være smittsom.

Likevel hadde både kaptein Tellefsen og kaptein Fritz Mack fra Tromsø, som også hadde ankommet Kapp Thordsen, sine egne antakelser om hvorfor mennene hadde omkommet. I sin dagbok noterte Tellefsen at «Lediggang har styrtet dem i Graven». Kaptein Mack gjenga sine betraktninger til redaktøren i avisa Tromsø Stiftstidende. I nekrologen over de døde stod det at dødsårsaken skyldtes «Dovenskap og Uforstand».

Dødsårsaken ble i sin samtid stående, noe som brakte skam over de etterlatte. De ulykksalige mennene på Kapp Thordsen hadde dødd en smertefull død fordi de var late og ikke kunne ta bedre

vare på seg selv. Senere ble dødsårsaken endret til at mennene døde av skjørbuk, en mangelsykdom som lenge var fryktet av sjøfarere og polarekspedisjoner.

Ingen visste helt hva som var årsaken til sykdommen. Det var først på 1900-tallet at det ble påvist at den skyldtes mangel på C-vitamin. Før det trodde man at fysisk aktivitet hjalp mot sykdommen, noe som kan forklare hvorfor dovenskap og lediggang feilaktig ble utpekt som årsaken til dødsfallene.

Forgiftet av hermetikkbokser

Det skulle imidlertid gå 140 år før dødsgåten ble løst, og de 17 døde mennene fikk et bedre ettermæle. I 2012 utgav historiker Kjell Kjær og overlege Ulf Aasebø en bok som kastet nytt lys over tragedien i Svenskhuset.

De avviste påstanden om at mennene hadde dødd av skjørbuk. Skjørbuk kan forebygges ved å spise frukt, ferskt kjøtt og skjørbuksurt. Mennene hadde inntatt ferskt kjøtt kort tid før de ble syke, og det tok vanligvis fire måneder med feilernæring for å utvikle skjørbuk.

Forfatterne mente at mennene på Svenskhuset døde som følge av blyforgiftning. De støttet seg til forskning knyttet til den katastrofale «Franklin-ekspedisjonen» i 1845. Der hadde to skip og 134 menn, ledet av sir John Franklin, omkommet i forsøket på å utforske de siste ukjente delene av Nordvestpassasjen. På 1980-tallet hadde forskere undersøkt skjelettet til et medlem av ekspedisjonen som var funnet begravet i det arktiske Canada. Prøvene viste at den døde hadde store mengder bly i sine beinrester. Forskerne mente at det høye blyinnholdet stammet fra all hermetikken som ekspedisjonen hadde tatt med.

Hermetikk, som var en nyskapning på 1800-tallet, gjorde det betydelig enklere å ta med seg proviant på lange reiser og ekspedisjoner. Imidlertid ble bunnen, lokket og sømmene på hermetikkboksen loddet sammen med bly, som ofte rant ned på innsiden av boksen. Dette kunne føre til at innholdet ble forurensset. Problemet ble særlig alvorlig med «sur» mat som kjøtt og frukt, spesielt hvis maten i tillegg ble oppvarmet i selve hermetikkboksen.

Blyforgiftning opptrer oftest gradvis med uklare symptomer som forstoppelse, magesmerter og muskelsvakhet. Ved akutt blyforgiftning oppstår magekramper, oppkast, diare og etter hvert bevisstløshet og død.

Åpnet gravene for å finne svar

Forfatterne Kjell Kjær og Ulf Aasebø ønsket å teste teorien om blyforgiftning. For å bekrefte teorien fikk de i 2008, etter mange byråkratiske utfordringer, tillatelse til å åpne gravene på Kapp Thorsden for å ta prøver fra knoklene. Først ble fellesgraven åpnet. Der ble de møtt med et etisk dilemma. De

begravde kroppene var kapslet inne i permafrosten. Det var snakk om levninger og ikke skjeletter, noe som gjorde videre undersøkelser etisk uforsvarlig.

I stedet ble dobbeltgraven hvor sørlendingen Tønnes Gabriel Pedersen og ekspedisjonsleder Henrik Henriksen var gravlagt undersøkt. Mennene var begravd i en grunnere grav. Der fant man skjeletter som ble sendt til analyse. Prøvene viste at blyverdiene i mennenes knokler, samsvarte med akutt blyforgiftning.

De fant også ut at hermetikkboksene som mennene hadde spist av inneholdt rikelig med bly. Mennene på Kapp Thorsden hadde trolig valgt å varme opp maten i hermetikkboksene, fremfor i kokekar. Det medførte også at mer bly ble fordøyd med maten.

Forfatterne konkluderte med at mennene i Svenskhuset trolig døde av blyforgiftning etter å ha spist mat rett fra hermetikkboksene. Noen av dem døde etter kort sykeleie, slik som Tønnes Gabriel Pedersen, mens andre ble forgiftet mer langsomt og fikk dermed et lengre sykdomsforløp. Årsaken kan skyldes at mennene valgte ulike matretter og at blyinnholdet i Svenskhusets proviantlager varierte.

Verdig avslutning på tragedien

Kjell Kjær og Ulf Aasebøs forskning rettet opp ettermæle til fangstmennene som omkom vinteren 1873. Mennene døde av forgiftning – ikke fordi de var late.

En augustdag i 2010 ble det holdt en minnestund for de døde ved Kapp Thorsden. Stedet og Svenskhuset hadde lenge blitt assosiert med et spøkelsested. Da mennene ble gravlagt i 1873, ble det ikke holdt noen velsignelse eller bønn, til tross for at de alle var dypt religiøse.

Sognepresten i Longyearbyen, Leif Magne Helgesen, ledet minnestunden, og operasanger Leif Jone Ølberg fremførte salmer. I minnetalen ba sognepresten om fred over de døde og deres hvilested. Minnestunden gav en verdig avslutning på tragedien i Svenskhuset.

Kaptein Ole Barth Tellefsen fra Arendal og Tønnes Gabriel Pedersen fra Lista var langt fra de eneste sørlendingene som på 1800-tallet dro nordover for å delta i ishavsfangst. Allerede i 1838 kom de første sørlendingene til fangstområdene – riktignok under svært ufrivillige omstendigheter.

Kapittel 3: Da sørlendingene dro i isen

Sommeren 1838 endte besetningen på «Fortuna» av Arendal på et ufrivillig ishavstokt ved Grønland etter et forlis i Nordsjøen. Tøktet ble startskuddet for økt norsk satsing på ishavsfangst i Arktis.

En maidag i 1838 skyldte en glassflaske i land på en av Jyllands mange sandstrender. I flasken lå et forseglet brev med en viktig beskjed. Brevet var fra kapteinen Hetting på koffen «Fortuna» av Arendal. Skipet hadde forlatt hjembyen i midten av mars. Siden hadde ingen hørt fra dem. I Arendal fryktet man det verste. Innbyggerne var redd skipet hadde forlist med mann og mus. Yngstemann om bord var kun 10 år.

Brevet i flasken var skrevet på både tysk, engelsk og norsk. En flaskepost fra «Fortuna» ble også funnet drivende i havet av et skip fra Mandal. Brevet ble trykket i avisa «Den vestlandske Tidende» 5. juni 1838. Der kunne man lese:

«Koffen Fortuna, ført af Lieutenant G. F. Hetting fra Arendal, bestemt til Havre, sprang læk i Nordsøen den 21.de. Mandskabet blev den 25.de bjerget af en Grønlandsfarer, Capt. Meyn, the jounge Martin fra Hamburg..... Vi maatte fortsætte Reisen med til Grønland for siden at vende tilbage igjen.»

I flere dager hadde mannskapet stått med vann opp til knærne med håp om et mirakel. Da det endelig kom, var det med en liten tvist. Redningen skulle vise seg å være starten på en enda lengre, og ikke minst kald reise. Kaptein Hetting og mannskapet på «Fortunas» ufrivillige reise til Grønland sommeren 1838, skulle imidlertid sette sine spor i norsk polarhistorie.

Kaptein Hettings beretning

Skipet som reddet mannskapet på «Fortuna» våren 1838 var en tysk brigg. Kaptein Meyn var på vei nordover for å fange sel og hval. Han hadde ingen intensjon om å seile innom nærmeste havn. «Der junge Martin» måtte komme seg til fangstfeltene før isen frøs til. De tynnkledde arendalittene ble derfor nødt til å ta den lange veien om Grønland for å komme hjem. De endte opp på et tre måneders ufrivillig ishavstokt til polare strøk. På tøktet fikk nordmennene førstehåndskjennskap til ishavsfangst.

Ved Grønland jaktet de hovedsakelig sel. Der fikk de selskap av flere engelske selfangere. Turen gikk så til Svalbard hvor de drev hvalfangst. Før de returnerte fra fangstfeltene og det ufrivillige ishavstøktet hadde mannskapet på «Der junge Martin» fanget fire hval og 4000 sel – varer som ga god fortjeneste.

Sensommeren 1838 kom det norske mannskapet trygt hjem til Arendal – til stor glede for byens innbyggere. Kaptein Hetting hadde innsett hvilke rikdommer som fantes i Nordområdene. I en bok utgitt i 1838 på Arendals første trykkeri, N.C. Halds Bogtrykkerie, beskrev han sine opplevelser. Boken fikk tittelen «Beskrivelse over Premier-Lieutenant G.F. Hettings Forliis i Nordsøen, hans mærkverdige Redning, samt Grønlandsreise i Foraaret 1838». Boken skulle få stor betydning for norsk fangst i nordområdene.

Ishavsfangst med større seilskuter var en forholdsvis ukjent virksomhet i Norge i starten av 1800-tallet. Det var stort sett engelskmenn, tyskere og nederlendere som hadde drevet med storstilt ishavsfangst i polare strøk. Hettings beskrivelser av ishavsfangsten og rikdommene som fantes i nord, fikk flere til å se mulighetene. En av dem var Erik Eriksen fra Lyngør utenfor Tvedestrand.

Ishavsskipperen fra Lyngør

Erik Eriksen ble født i 1820 og vokste opp i Lyngør som eldst i en søskenflokk på seks. Han kom fra en familie med lange lostradisjoner på farssiden. Hans far, Erik Ingebretsen, døde på havet da Erik kun var 12 år. Tapet av faren skremte ham ikke fra å velge sjøen som arbeidsplass.

Selv om skolemesteren i Lyngør mente at Erik hadde en framtid i skoleverket, utdannet han seg til styrmann. Den bokglade sørlendingen skal ha kommet over beretningene fra kaptein Hetting om fangstmulighetene i nord. Sannsynligvis var det reiselyst og mulighet for rikdom som drev han nordover.

I 1844 flyttet Erik Eriksen til Hammerfest i Finnmark. Han var da 24 år, og Hammerfest hadde etablert seg som sentrum for ishavsfangst. Eriksen slo tidlig rot i Finnmark, og han giftet seg allerede det første året han var i Hammerfest. I den nord-norske kystbyen etablerte han seg som ishavskipper og seilte i ukjent farvann – alltid på leting etter de beste fangstfeltene.

I sin jakt på hval ble Eriksen den første til å oppdage øygruppen Kong Karls Land. Øygruppen, som består av tre øyer og ligger på østsiden av Spitsbergen, inngår i dag som en del av Svalbard. På sine reiser i ishavet oppdaget Eriksen også store mengder hval. Hval var en lukrativ vare, og hvalolje var anvendelig til belysning så vel som til smørolje og råvaren ga god fortjeneste.

Det var imidlertid svært krevende å fange havets giganter. Harpuner ble brukt for å fange hval, men de tok ikke livet av det store dyret. Den tradisjonelle måten var å lense en fanget hval med en lanse eller et lensespyd. Eriksen skal ha oppfunnet en hvalharpun der formålet var å ta livet av hvalen umiddelbart. Eriksen laget en modell i tre av sin harpun. En som fattet interesse for den nye oppfinnelsen, var Svend Foyn fra Vestfold.

Grunnleggeren av moderne hvalfangst

Svend Foyn var skipsfører og hadde i begynnelsen av 1840-årene bodd i Lillesand. Der ble han i 1839 gift med Elise Amalie Tvede fra Dypvåg, men ekteskapet ble kortvarig. Separasjonen, som fant sted i 1842, skal ha skapt skandale i den lille sørlandsbyen. Skilsmissen og tapet av sin mor bidro til at Foyn i 1844 brøt opp og dro nordover for å prøve noe helt nytt – selfangst.

Foyn skal etter hvert ha fått øynene opp for havets giganter. På midten av 1850-årene inviterte Foyn Erik Eriksen til sin hjemby Tønsberg. Her samarbeidet de om utviklingen av sørlendingens harpun. Foyn fikk en lokal smed til å smi en prototype. Dette var starten på det som skulle bli granatharpunen.

Fangstredskapet kunne ta livet av de aller største hvalene. Den nye oppfinnelsen kom til å revolusjonere hvalfangsten. Den førte også til at Svend Foyn ble en rik og berømt mann, mens Erik Eriksen endte opp fattig og æreløs. Siden Foyn hadde finansiert oppfinnelsen, anså han den som sin. Eriksen var kun en ansatt.

Svend Foyn og hans nye oppfinnelse la i løpet av 1860-årene grunnlaget for den moderne hvalfangsten, en næring som i de neste hundre årene skulle bli blant Norges største. I 1864 dro verdens første dampdrevne hvalbåt «Spes & Fides» ut på tokt. Foyn hadde installert flere harpuncanoner om bord.

Mens Foyn videreutviklet og etter hvert patenterte granatharpunen forlot Erik Eriksen Norge. I 1864 emigrerte han til USA, mens familien ble igjen i Norge. Eriksen omkom i en snøstorm i Dakota på slutten av 1880-årene og døde fattig og glemt. Foyn, derimot, sikret seg ti års monopol på hvalfangst langs Finnmarkskysten.

Hvalfangsten i nord gjorde Foyn svært rik. Han mottok også flere kongelige utmerkelser for sine økonomiske triumfer. Få år før sin død i 1894 utrustet han også en hvalfangstekspedisjon til Antarktis. Han ble dermed en av foregangsmennene til det norske hvalfangsteventyret i Sørishavet.

Mens Svend Foyn anses som grunnleggeren av moderne hvalfangst, har en annen nordmann skrevet seg inn i polarhistoriebøkene med gullskrift. Fridtjof Nansen, den kanskje viktigste bidragsyteren i moderne polarhistorie og polarforskning, startet sin polare karriere i Arendal våren 1882.

Nansens første ishavstokt

«Ishavet er noget for sig selv, uligt alt andet, og fremfor alt uligt, det en gjerne tænker sig.» Slik beskrev Fridtjof Nansen sitt første møte med ishavet sommeren 1882. Nansen var 20 år og passasjer

om bord på selfangstskuta «Viking» av Arendal. Han var med som student for å samle vitenskapelige prøver i forbindelse med sine studier i zoologi. Ifølge Nansen selv var det imidlertid jakten og eventyret som lokket mest.

Dette var Nansens første ishavstur og under toktet fikk han delta i både sel- og isbjørnjakt. Toktet skulle også bli banebrytende for den videre karrieren til den unge studenten. Flere tiår hadde gått fra kaptein Hettings ufrivillige ishavstur i 1838 til skipsredere fra Sørlandet hadde innsett at også de kunne ta del i rikdommen i nord.

På 1880-tallet drev både O.B. Sørensen fra Bratteklev på Tromøy og arendalsrederne Smith og Thommesen med ishavsfangst. Det var først og fremst sel de jaktet, da det var selskinnet som ga de største inntektene. Men også selspekket var interessant råvare da det kunne kokes til tran. De viktigste fangstområdene var i Vestisen, Østisen og Grønlandstredet.

«Viking», som Nansen hadde mønstret på, var Arendals første selfanger. Dampskipet ble bygget på Smith og Thommesens verft i Løgebergskåret i Arendal. Skipet var det første av flere sterke selfangere i tre som ble bygget i sørlandsbyen på 1880-tallet, «Viking» var tegnet av den kjente skipskonstruktør Johan Christian Jacobsen fra Svelvik. Det var et av de dyreste skipene som ble bygget på verftet. Årsaken til de høye byggekostnadene var at skipet var bygget for å tåle de kraftige påkjenningene det ville møte i ishavet.

«Viking»s første tokt gikk til Svalbard og senere til Grønlandstredet mellom Island og Grønland. Skipet forlot Arendal 11. mars 1882 med et mannskap på 62 personer. Kaptein om bord var en av landets dyktigste ishavskippere, Axel Krefting. Nansens far, sakfører Baldur Nansen, hadde ordnet med tillatelse fra arendalsrederne om at hans sønn kunne følge med skipet som passasjer. Den unge studenten var begeistret for å kunne bli med. Endelig kunne han kombinere studier, eventyrlyst, jakt og interessen for ishavet.

Selfangstskuta fra Arendal var på langt nær alene i ishavet. I sine memoarer skrev Nansen at de i Grønlandstredet møtte minst 12 skip som var på jakt etter sel. Noen av skutene var fullastet med selskinn, mens andre var på desperat jakt etter «ishavets gull». Et av skipene «Viking» møtte, var det berømte seilskipet «Vega», som i 1878–1880 ble det første til å seile gjennom hele Nordøstpassasjen under ledelse av Adolf Erik Nordenskiöld. Nansen betraktet ærbødig «Vega» da det passerte.

Nansen skjøt sin første isbjørn

I slutten av juni frøs «Viking» fast i isen utenfor Øst-Grønland. For «Viking» og mannskapet var det en økonomisk katastrofe. Skipet ble liggende å drive i nesten en måned i den beste tiden for selfangst. For Nansen ble det den beste tiden om bord. Fra dekket på «Viking» kunne han skue innover

Grønlandsisen, og han følte en sterk dragning mot det barske landskapet. I tillegg fikk han mulighet til å møte «ishavets konge». Nansen var en lidenskapelig jeger, og mens de drev hjelpeløst med isen, var isbjørnjakt et greit alternativ til selfangst. Flere isbjørner ble felt i løpet av de 24 døgnene «Viking» lå fastfrosset i isen.

Det ufrivillige oppholdet i isen bidro til at det første toktet ikke ble like lukrativt som forventet. Til tross for et magert resultat, var mannskapet i godt humør da «Viking» ankom Arendal i slutten av juli 1882. I sin bok «Blant sel og bjørn: Min første ishavsfærd» fra 1924 skrev Nansen om hjemkomsten.

«Arendal visste enda ikke hvad det vilde si å få Ishavs-gæster hjem fra langferd». Selfangerne skulle ta igjen det tapte etter flere måneder i isen. De slåss med hverandre og jagde politikonstablene gjennom byens gater. Nansens diplomatiske evner kom til sin rett da han og kaptein Axel Krefting måtte stoppe bøllene fra å kaste en av byens konstabler på sjøen.

Arendal skulle etter hvert bli mer vant til hjemkomne selfangere. Året etter reiste «Viking» på nytt tokt og da ble resultatet betraktelig bedre. Dette fikk rederne Smith og Thommesen til å bygge to nye selfangere, «Samson» og «Njörd». Begge ble satt inn på fangst i nordområdene på slutten av 1880-årene.

Polarhelten

Fridtjof Nansen dro også nordover. Oppholdet om bord i «Viking» våren og sommeren 1882 hadde tent en glød i den unge mannen. Et år etter hjemkomsten til Arendal hadde Nansen lagt en plan for å gå på ski over Grønland. Planen ble virkelighet i 1888, da Nansen ledet en ekspedisjon bestående av fem mann som klarte å krysse Grønlands innlandsis fra øst til vest. Dette var den første dokumenterte kryssingen av Grønland, og Nansens første polarbragd.

I Norge eksploderte polarinteressen etter Grønlandsferden. Den dannet innledningen til en rekke norske polarekspedisjoner i tiden som fulgte. Med økonomisk støtte blant annet fra den utflyttede arendalitten Anton Christian Houen prøvde Nansen i 1893 å nå Nordpolen med polarskipet «Fram». Selv om forsøket mislyktes ble «Fram-ekspedisjonen» ansett som en suksess. Nansen og hans makker Hjalmar Johansen klarte å nå lenger nord enn noen andre hadde klart tidligere.

Over hele landet ble Nansen feiret som en nasjonalhelt. På vei hjem fra det tre år lange oppholdet i isen, besøkte «Fram» flere steder langs Norgeskysten. Den 7. september 1896 var turen kommet til byen der Nansens polare karriere hadde startet 14 år tidligere. Nansen og mannskapet ble møtt med flagg, jubel og folkefest da «Fram» ankom Arendal. Det norske folket var bitt av «polarbasillen» og Nansen var nasjonens nye yndling.

Da «Fram» besøkte Arendal i 1896, begynte det sørlandske selfangsteventyret i nord å gå mot slutten. Overbeskatning, økte driftsutgifter og prisnedgang på selskinn førte til at det var vanskelig å gjøre næringen lønnsom. Arendalsrederne trakk seg ut av selfangsten på begynnelsen av 1900-tallet. Rederne Smith-Thommesen solgte derfor sine selfangere. «Viking» ble solgt i 1903, mens den siste selfangstskuten «Njörd» ble solgt i 1910.

De fleste selfangstskutene fra Arendal endte opp på fangstfeltene i nord, men et par av dem kom til å tjenestegjøre som ekspedisjonsskip under nye navn og fremmede flagg på den andre siden av jordkloden.

Kapittel 4: Til verdens ende under fremmed flagg

Antarktis lå lenge som et uopdaget kontinent. På slutten av 1800-tallet fant flere nordmenn og norskbygde skip veien dit under fremmed flagg. En av dem var matros Hans Johan Johnsen fra Tromøy.

I det iskledd landskapet lød skudd fra skipets fire kanoner. Skuddene ble etterfulgt av entusiastiske hurrarop fra de 31 mennene om bord på «Southern Cross». Mens ekkoene vandret innover det kalde og ugjestmilde landskapet, ble skipets anker senket i det iskalde vannet.

Datoen var 17. februar 1899, og det hadde gått nesten seks måneder siden «Southern Cross» forlot London. I flere uker hadde den tidligere selfangeren, som ble bygd i Arendal, kjempet seg gjennom pakkisen og ført ekspedisjonen frem til det endelige bestemmelsesstedet: Kapp Adare på Victoria Land i Antarktis.

Ekspedisjonens leder, nordmannen Carsten Borchgrevink, hadde vært der før. Fire år tidligere hadde han angivelig blitt den første person i verden til å sette sine ben på det antarktiske fastland. Siden den gang hadde han drømt om å vende tilbake – med mål om å bli den første som overvintret i der. Med støtte fra en rik britisk forlagsmann skulle ønsket gå i oppfyllelse.

Fra dekk skuet mannskapet innover det storslåtte, men svært barske landskapet. De var ikke alene. Det forblåste stedet Borchgrevink hadde valgt ut som overvintringsplass var hekkeplass for tusenvis av adeliepingviner. På denne årstiden hadde de fleste forlatt stedet. Velkomstkomiteen bestod derfor bare av noen få individer, men deres nærvær var merkbart. På stranden lå rester av døde pingviner, blandet med gulbrun guano. I den kalde polarvinden kjente mannskapet den stramme lukten av pingvinskitt.

Ikke alle i overvintringslaget så frem til å tilbringe et år av livet sitt der. I dagboken noterte den australske forskeren Louis Bernacchi: Jeg kan ikke forestille meg en verre straff enn å bli etterlatt, glemt og dø i ensomhet på denne øde stranden.

Norges glemte polarhelt

Carsten Egeberg Borchgrevink ble født i Christiania i 1864. Faren var norsk, og moren var engelsk. Han var eventyrlysten, og emigrerte til Australia som 23-åring. Utferdstrangen førte til at han mønstret på som matros på det norske ekspedisjonsskipet «Antarctic» i 1894. Ekspedisjonen var ledet av Henrik Johan Bull og skulle drive kombinert hvalfangst- og forskningstokt i Antarktis. Ekspedisjonen var finansiert av fangstpioneren Svend Foyn.

Den norske «Antarctic-ekspedisjonen» fant lite hval, men gjennomførte den første dokumenterte ilandstigning på det antarktiske kontinentet. Med en lettbåt klarte de å ro i land på en strand ved Kapp Adare. Ifølge Borchgrevink var han den første som løp i land. Påstanden skapte senere debatt, da to andre i robåten også hevdet de var først. Uansett hvem som var først, skulle Borchgrevink returnere til det samme stedet fire år senere.

Det første møtet med Antarktis hadde grepet Borchgrevink. Han ville tilbake til det stille, iskalde og ukjente kontinentet. Om bord i «Antarctic» fikk Borchgrevink en spektakulær idé: Han ønsket å gjennomføre en overvintring på Kapp Adare. For å realisere planen trengte han penger – masse penger.

De neste årene etter hjemkomsten fra Antarktis brukte han på å planlegge sin egen ekspedisjon. I tillegg til å overvintre i Antarktis ønsket han å gjøre vitenskapelige og geografiske undersøkelser. Borchgrevink hadde også som mål å lokalisere det magnetiske sydpolpunktet.

Han slet med å skaffe penger i sitt nye hjemland Australia, så han vendte seg til morens fødeland, Storbritannia. Etter å ha blitt avvist av Royal Geographical Society, fikk Borchgrevink støtte fra den velstående britiske forlagsdirektøren sir George Newnes. Han var villig til å finansiere hele ekspedisjonen, som fikk navnet "The British Antarctic Expedition". Borchgrevink trengte nå et sterkt skip som kunne føre ekspedisjonen gjennom pakkisen — jakten førte ham til Arendal.

«Pollux» av Arendal

På midten av 1880-tallet hadde en av Arendals rikeste menn, Axel Nicolai Herlofson, startet byggingen av to dampdrevne ishavsskuter. Herlofson hadde planer om å sette skipene inn den lukrative selfangsten i Nordishavet. Skipene var oppkalt etter tvillingene «Castor» og «Pollux» fra gresk mytologi. Tvillingskipene ble bygd på Svinodden verft i Arendal. De var tegnet av den kjente skipskonstruktøren Colin Archer, som senere også tegnet Nansens berømte polarskute «Fram» i 1891.

I 1886 ble Arendal rammet av et stort bankkrakk som skipenes eier, Axel Herlofson, hadde en stor del av skylden for. Arendalskrakket førte til at Herlofson og mange andre redere i byen gikk konkurs. Krakket førte også til at «Pollux» og søsterskipet «Castor» lenge lå halvferdige i opplag. Først i 1889 ble skipene ferdigstilt og solgt. Kjøperen, skipsreder O.B Sørensen fra Tromøy utenfor Arendal, satte begge skipene inn i ishavsfangst i nordområdene.

På 1890-tallet ønsket O.B Sørensen å trekke seg ut av ishavsfangsten, og i 1893 ble «Castor» solgt til fangstselskapet «Oceana» i Vestfold. Skipet ble en del av flåten til den senere så berømte kaptein

Carl Anton Larsen. «Castor» var ett av skipene som ble brukt på Larsens fangstekspedisjoner i Antarktis på 1890-tallet.

I 1898 ble også søsterskipet «Pollux» solgt. Kjøper var Carsten Borchgrevink, som omtalte det som et «ualmindelig stærkt Skib». Skipet var konstruert slik at det ble presset opp dersom isen presset mot skroget, noe som hindret at det ble knust av isen. Borchgrevink døpte om «Pollux» til «Southern Cross». Han ønsket å kalle ekspedisjonsskipet opp etter stjernebildet de skulle seile under. Borchgrevinks Antarktis-ekspedisjonen er også kjent som «Southern Cross-ekspedisjonen».

«Southern Cross-ekspedisjonen»

I august 1898 forlot «Southern Cross» London med kurs mot isødet på den andre siden av kloden. Selv om ekspedisjonen var britisk, var det svært få briter med. Borchgrevink ønsket først å kun ta med nordmenn, men dette kunne ikke ekspedisjonens britiske investor akseptere. Derfor ble to engelskmenn og en australier tatt med som medlemmer av den vitenskapelige staben. De utgjorde en del av det ti mann store overvintringslaget. I tillegg til Borchgrevink skulle fem forskere, en ekspedisjonslege, en kokk og to samiske hundekjørere tilbringe et år av livet sitt på Kapp Adare – flere tusen kilometer fra nærmeste sivilisasjon.

Mannskapet om bord i «Southern Cross» bestod av 19 nordmenn og en svensk stuert. En av nordmennene var den 24 år gamle matrosen Hans Johan Johnsen fra Tromøy. I sin dagbok fra ekspedisjonen beskrev Johnsen en strabasiøs tur gjennom pakkisen.

I nesten to måneder kjempet «Southern Cross» seg fremover mellom høye isfjell mot det antarktiske fastland. Underveis benyttet mannskapet seg av sjansen til å drive jakt på sel og pingviner. En del av dyrene som ble fanget ble stoppet ut og overlevert britiske museer ved hjemkomsten. Kjøttet ble imidlertid spist, og i dagboken virket det som om Johnsen satte pris på pingvinkjøtt. «Pigvinkjød er udmerket godt at spises, omtrent som alkekjød.»

Da «Southern Cross» endelig ankom Kapp Adare 17. februar 1899, ble Hans Johan Johnsen med stor sannsynlighet den første sørlending som satte sine ben på det antarktiske kontinent. I flere dager arbeidet han og det øvrige mannskapet med å få fraktet varer, hunder og utstyr i land. Ekspedisjonen hadde også tatt med to prefabrikkerte hytter fra Norge. En hovedhytte på 6,4 meter x 5,4 meter, samt en mindre hytte som skulle fungere som lager. Hyttene står fremdeles på Kapp Adare.

Matros Hans Johan Johnsen overvintret ikke, men ble med «Southern Cross» nordover mot New Zealand. Der brukte han og mannskapet ventetiden til å drive hvalfangst, før «Southern Cross» returnerte til Kapp Adare for å hente hjem overvintringslaget.

Den 28. januar 1900 ankom de Kapp Adare. Der fant de alle i god behold, bortsett fra den norske zoologen Nicolai Hanson, som hadde dødd etter lengre tids sykdom. Hanson ble begravet i fjellpartiet ovenfor Kapp Adare, som den første personen med gravsted på det antarktiske fastlandet.

Ekspedisjonen seilte så inn i Rosshavet for å gjøre vitenskapelige undersøkelser. I dagboken skildret Hans Johan Johnsen det rike dyrelivet og det fantastiske landskapet i Antarktis. «Det er dog rart at se endnu et sted paa Jorden som er ubesmittet af Mennesker og af Støv og Røg.»

Ekspedisjonens mål om å lokalisere den magnetiske sydpol ble ikke nådd. Det var sent i sesongen og «Southern Cross» måtte legge turen hjemover for å unngå å bli fanget i isen. Den 28. oktober 1900 ankom «Southern Cross» Gravesend i Storbritannia.

Da Carsten Borchgrevink vendte tilbake til sivilisasjonen, fikk han lite anerkjennelse. Han havnet i skyggen av sine berømte landsmenn, Nansen og Amundsen – til tross for at han hadde ledet en stor og banebrytende ekspedisjon til Antarktis. Ekspedisjonen hans var den første til å overvintre på det antarktiske fastlandet, og den første som tok vitenskapen med seg til det enorme kontinentet.

Forfatter David Vogt, som har skrevet biografien om Borchgrevink, hevder at årsaken kan være at han seilte under feil flagg. I en tid preget av sterk nasjonalisme ledet Borchgrevink en britisk ekspedisjon med norsk mannskap. Selv om ekspedisjonen hans ble vellykket, ville både nordmenn og briter helst dyrke egne helter. Borchgrevink falt på mange måter mellom to stoler, og han oppnådde aldri den berømmelsen han hadde håpet på.

I kjølvannet av «Southern Cross-ekspedisjonen» fulgte flere ekspedisjoner til Antarktis. Allerede ett år etter Borchgrevinks retur til Europa la en svensk forskningsekspedisjon ut på tokt – men «Nordenskjöld-ekspedisjonen» skulle få et svært dramatisk utfall.

Den svenske Antarktis-ekspedisjonen

Den 16. oktober 1901 forlot ekspedisjonsskipet «Antarctic» havnebyen Gøteborg. Ekspedisjonens leder var geologen og geografen Nils Otto Nordenskjöld, nevø av Nordøstpassasjens erobrer, Adolf Erik Nordenskiöld. Svenskene hadde fått med seg den rutinerte norske ishavskapteinen Carl Anton Larsen. Både han og det norskbygde skipet «Antarctic» hadde tidligere seilt i farvannene rundt Antarktis. Skipet var det samme som Borchgrevink hadde seilt med da han besøkte Antarktis for første gang i 1895.

Mens den vitenskapelige staben bestod av svensker, var store deler av mannskapet norske. Akkurat det var kanskje ikke så rart, siden Norge og Sverige fortsatt var i union i 1901. Ekspedisjonens opprinnelige plan var at Nordenskjöld og en forskningsgruppe skulle overvintre og utforske området

omkring Antarktishalvøya. Samtidig skulle kaptein Larsen og «Antarctic» utforske Weddelhavet. Deretter skulle «Antarctic» hente overvintringslaget for så å returnere til Sverige våren 1903. Slik gikk det imidlertid ikke – naturkreftene skulle endre planene dramatisk.

Matros Ole Peder Duus fra Arendal

Ekspedisjonen begynte som planlagt. I februar 1902 ble seks menn, deriblant ekspedisjonsleder Nils Otto Nordenskjöld, satt i land på Snow Hill Island. Stedet er en snødekt øy utenfor den nordlige delen av Antarktishalvøya. Her skulle svenskene bygge et vinterkvarter med medbrakte materialer.

«Antarctic» dro så videre og utforsket øyer i nærheten av Sør-Georgia. Her noterte kaptein Larsen seg en vik han mente ville være perfekt for en fremtidig hvalfangststasjon. Stedet skulle senere bli kjent som Grytviken.

Deretter dro «Antarctic» til de britiske Falklandsøyene. Planen var så å returnere til Snow Hill Island for å hente overvintringslaget. På Falklandsøyene ble det tid til mannskapsbytte. To svenske matroser som hadde oppført seg dårlig ble oppsagt. Fire nye sjømenn ble rekruttert – en av dem var den 21 år gamle Ole Peder Duus fra Arendal.

Duus var kommet til Falklandsøyene ved en tilfeldighet. Sommeren 1899 hadde han forlatt hjembyen og mønstret på en skute som skulle til Sør-Amerika. Ved Kapp Horn hadde en kraftig storm gjort at skipet måtte søke nødhavn på Falklandsøyene. Duus ble værende på øygruppen, og ifølge familiehistorien prøvde han seg som sauebonde. Da «Antarctic» ankom Falklandsøyene og trengte mer mannskap, forlot han gårdslivet og vendte tilbake til sjøen. Ole Peder Duus mønstret på som matros – en beslutning arendalitten snart skulle komme til å angre på.

«Antarctic» forlot Falklandsøyene høsten 1902 med retning Nordenskjölds base på Snow Hill Island. På denne årstiden ville det under normale forhold vært åpent farvann i området, men i slutten av desember frøs «Antarctic» fast i isen. Kaptein Larsen innså at det var umulig å nå frem til Snow Hill Island. To svensker og en nordmann ble satt i land på Hope Bay ved inngangen til Antarktissundet. Planen var at disse tre skulle gå til Snow Hill Island for å hente overvintringslaget. Det var det 320 kilometer, og det skulle vise seg å være umulig. Trioen måtte bygge en primitiv hytte i Hope Bay og overvintre der.

For mannskapet om bord på «Antarctic» skulle det gå enda verre. De voldsomme iskreftene brøt ned skipet. Skutekledningen ga etter, kjølen ble ødelagt og roret brakk. Kaptein Larsen beordret at lettbåter, proviant og nødvendig utstyr ble losset ned på isen. Den 12. februar 1903 måtte «Antarctic» kapitulere for naturkreftene. Matros Ole Peder Duus fra Arendal ble vitne til at skipet

sank i det iskalde dypet. Der og da angret han nok bittert på at han hadde forlatt saueflokken sin på Falklandsøyene.

Heldigvis hadde ekspedisjonen en kaptein som hadde vært ute en vinternatt før, og som visste at han måtte finne fast grunn for å overleve. I to uker ledet han det forliste mannskapet på 20 mann gjennom strøm, vind og drivis og den 28. februar 1903 nådde de Pauletøya – en gold og nitrist øy. Her bygde de en overvintringshytte av stein og pingvinskitt, med seilduk til tak. De skipbrudne overlevde på sel og pingviner, samt medbrakt proviant. Ekspedisjonen sto nå uten skip og var spredt over tre ulike steder – uten mulighet til verken å kontakte hverandre eller tilkalle hjelp. Situasjonen var bekmørk.

Redningen var på vei

I Argentina og Sverige var man også bekymret, og begge land utrustet egne unnsetningsekspedisjoner. Før avreise hadde «Antarctic» gitt beskjed om hvor ferden skulle gå, så redningsekspedisjonene visste derfor omtrent hvor de skulle begynne å lete.

Samtidig hadde Nordenskjöld, under en sledetur, observert det han trodde var tre kjempepingviner. «Pingvinene» skulle vise seg å være trioene som hadde overvintret på Hope Bay. Det ble et gledelig gjensyn på stedet som senere ble kalt «Cape Well-met» og sammen dro de til basen på Snow Hill Island. Dermed var to av gruppene samlet, og nå gjensto bare kaptein Larsens overvintringslag på Pauletøya.

Kaptein Larsen hadde innsett at Pauletøya ikke var et blivende sted. Sammen med et knippe karer hadde han forlatt Pauletøya i en lettboat. De klarte å ro til Hope Bay, hvor de ventet å finne trioene. I stedet fant de en tom hytte. Det lå imidlertid en beskjed om at trioene hadde forsøkt å ta seg til Nordenskjölds base. Larsen og mennene satte derfor kursen mot Snow Hill Island – en beslutning som skulle vise seg å være et lykketreff.

Den 8. november 1903 fant det argentinske marinefartøyet «Uruguay» Nordenskjöld leir på Snow Hill Island. De var reddet. Gleden ble enda større da plutselig Larsen og hans menn dukket opp samme dag. Etter den lykkelige gjenforeningen dro skipet til Pauletøya og hentet resten av mannskapet. Ferden gikk så til Buenos Aires i Argentina der ekspedisjonen ble mottatt som helter. Den 10. januar 1904 var de endelig tilbake i Sverige. Her fikk matros Ole Peder Duus og resten av ekspedisjonsmedlemmene audiens hos den svenske kongen.

«Nordenskjöld-ekspedisjonen» hadde klart seg mot alle odds – alle overlevde, med ett unntak: Nordmannen Ole K. Wenersgaard, som døde av en hjertelidelse under oppholdet på Pauletøya.

Ekspedisjonen regnes som en av de mest betydningsfulle innen svensk polarforskning. Den oppdaget mange nye steder samtidig som den gjennomførte viktige vitenskapelige undersøkelser.

Til tross for at skipet hans ble knust av ismassene, var kaptein Carl Anton Larsen på langt nær ferdig med Antarktis. Kort tid etter «Nordenskjöld-ekspedisjonen» var han i gang med et nytt prosjekt. Med argentinsk kapital etablerte han en hvalstasjon i Grytviken på Sør-Georgia, et sted som skulle bli base for et 50 år langt norsk hvalfangsteventyr i Antarktis.

Mens noen valgte å sette livet på spill for å utforske ukjente flekker på kartet i Antarktis, var det på samme tid noen som gjorde alt for å oppnå drømmen om å bli det første menneske på Nordpolen.

Kapittel 5: Besatt av Nordpolen

Den amerikanske journalisten Walter Wellman var besatt av tanken om å bli førstemann på Nordpolen. I 1909 fikk han bistand av sjømenn fra Sørlandet til å gjøre et siste forsøk på å nå polpunktet med et luftskip.

Tirsdag 6. april 1909 hadde folk samlet seg ved skipsverftet i strandstedet Høllen i Søgne, vest for Kristiansand. Høllen Skipsverft, som ble etablert i 1890, var en viktig arbeidsplass for folk i bygda. Mange hadde møtt fram for å få med seg stabelavløpningen til verftets siste nybygg – en tremastet motorskonnert.

Ifølge avisen «Norges Sjøfartstidende» var det landets største nybygde motorskip. Avisen omtalte skipet som vakkert, sterkt og solid. Skipet var utstyrt med en firesylindret motor på 64 hestekrefter som ved økt oljeforbruk, kunne drives opp til 92 hestekrefter. Med last kunne skipet oppnå en fart på 6 knop.

Det var ikke bare motoren som begeistret avisens journalist. Skipets innredning imponerte også. Mannskapet hadde fått en lys og bekvem ruff, mens kaptein og styrmann hadde fått en velinnredet kahytt på dekk. Midtskips var det plassert en større salong, med to store lugarer på sidene. Ifølge avisa var det: «Der er rummelig dernede, høit under Taget, pent og greit. Man maa komme til at befinde sig vel der!»

Skipets eier var Oluf Andreas Tollefsen Skjelbred, som hadde slått seg opp som skipsreder og verftseier i Kristiansand. Hans nye motorskip fikk navnet «Arctic». Navnet var langt fra tilfeldig, ettersom «Arctic»s jomfrutur skulle gå nordover mot ishavet.

Skipet var chartret av en amerikansk journalist som i lang tid hadde drømt om å bli den første som nådde Nordpolen. Planen hans var vågal, luftig og svevende. Han ville seile til polpunktet i et luftskip – men først måtte «Arctic» frakte ham og ekspedisjonen til Svalbard.

I historiebøkene ble årstallet 1909 lenge forbundet med året da Nordpolen ble erobret. I flere tiår før hadde mange ekspedisjoner forgjeves prøvd å nå toppen av verden – et øde sted forbundet med snø, is og kulde. Å nå dit var livsfarlig. Sterke skip hadde blitt knust av den mektige pakkisen i Arktis, og flere hadde omkommet eller forsvunnet i forsøket. Til tross for alle farene var det noen som aldri ga opp.

Journalisten som ville skape historie

Walter Wellman ble født i byen Mentor i staten Ohio 3. november 1858. Da Walter var barn, deltok faren som nordstatssoldat i den amerikanske borgerkrigen. Etter krigen flyttet familien vestover til staten Nebraska. Der etablerte 14 år gamle Walter sin egen avis. Da han var 21 år, returnerte han til Ohio, hvor han grunnla avisa Cincinnati Evening Post i 1881. Senere flyttet han til Washington hvor han jobbet som korrespondent for avisa Chicago Herald.

På slutten av 1800-tallet var avisene fylt med historier om forskjellige oppdagelsesreiser. Leserne elsket det, og i disse reiseskildringene så Wellman en mulighet for eventyr, ære og berømmelse. Han ville ikke bare rapportere – han ville være nyheten, og drømte om å få sitt navn i polarhistorien.

I 1894 dro Wellman til Norge hvor han leide ishavsskuta «Ragnvald Jarl» og samlet et ekspedisjonslag bestående av både amerikanere og nordmenn. Blant mannskapet var ishavskaptein Emil Borch Pedersen fra Arendal. Pedersen hadde flyttet fra hjembyen i 1888 og slått seg opp som fangstmann i Ålesund. Wellman engasjerte Pedersen som islos på ekspedisjonen.

Wellmans plan var å føre skipet så langt nord som mulig, for så å fortsette nordover med aluminiums-båter og hundesleder. Han ønsket å bli den første som satte sine ben på Nordpolen. Ved Waldenøya, en av de nordligste øyene på Svalbard, ble ekspedisjonsskipet «Ragnvald Jarl» skrudd fast i pakkisen. Skipet skulle senere bli knust av iskraftene og synke.

Med ski og sleder gjorde ekspedisjonen et fånyttets forsøk på å komme nordover. På 81 grader nord ga de opp, men uten et skip var det vanskelig å komme seg tilbake til sivilisasjonen. Wellman hadde imidlertid flaks. Ved en tilfeldighet møtte de på den norske selfangstskuta «Berntine» og Wellman bladde gladelig opp en bunke dollars for å få fraktet ekspedisjonen tilbake til Norge.

Nytt Nordpolforsøk

Selv om det første forsøket ble mislykket, ga Wellman ikke opp. I 1898 var han igjen tilbake i Norge. Her skaffet han seg både skip og mannskap. Denne gangen var planen å dra nordover mot Nordpolen fra Frans Josefs land, som er en øygruppe øst for Svalbard. Igjen endte ekspedisjonen i fiasko, og denne gangen skulle Wellmans Nordpoldrøm kreve sitt første menneskeliv.

Ekspedisjonen bestod også denne gang av både amerikanere og nordmenn. En av de norske deltakerne var Paul Bjørvig fra Tromsø, som også hadde deltatt på Wellmans første nordpolekspedisjon. Denne gangen var han i kompaniskap med sin barndomsvenn Bernt Bentsen, som hadde polarerfaring etter å ha deltatt på Fridtjof Nansens nordpolekspedisjon noen år tidligere.

De to barndomsvennene skulle i løpet av Wellmans ekspedisjon virkelig få kjenne på hvor hard og nådeløs Arktis kunne være. Mens resten av ekspedisjonen overvintret i den relativt komfortable hovedbasen på Hall Island, ble Berntsen og Bjørvig sendt nordover for å etablere et depot. Der skulle de overvintre i en selvbygd steinhytte på Kapp Heller på Wilczek Land. Den primitive basen ble døpt Fort McKinley.

Overvintret med død kamerat

Overvintringen i Fort McKinley ble brutal. Nordmennene hadde lite mat og ingen medisiner. Under oppholdet ble Bernt Bentsen alvorlig syk, med store smerter i hals og mage, noe som gjorde at han slet med å få i seg mat. Han fikk etter hvert feberfantasier og ble stadig dårligere. Ute var det bekmørkt, og temperaturen falt ned mot minus 40 grader. Inne i den lille steinhytta lå temperaturen på minus 20. Paul Bjørvig gjorde det han kunne for å holde vennen i live, men alt var forgjeves. Den 2. januar 1899 døde Bentsen.

Paul Bjørvig hadde lovet at vennen skulle bli i hytta etter sin død, for at ikke kroppen skulle bli spist av isbjørn. På grunn av permafrosten var det umulig å få begravd liket dypt nok utenfor hytta. Bjørvig holdt løftet, og i to måneder delte han den vesle hytta med sin døde kamerat. Først 26. februar 1899 dukket Walter Wellman og tre nordmenn opp utenfor Fort McKinley. Sammen begravde de Bentsen så godt de kunne i den steinharde, frosne jorda.

Til tross for at han var hardt medtatt både fysisk og mentalt, valgte Paul Bjørvig å bli med nordover. Ekspedisjonen kom ikke langt, da sterk kulde og vanskelige isforhold gjorde turen nærmest umulig. Isen brakk opp, og flere av hundene mistet livet etter å ha blitt truffet av store isblokker. Da ekspedisjonsleder Wellman skadet foten og ikke klarte å gå, ble ekspedisjonen avsluttet. De gjorde vendereis etter å ha nådd 82 grader nord.

Enda en gang hadde forsøket på å nå Nordpolen med ski og hundespann mislyktes. Det måtte finnes en annen måte å komme seg til Nordpolen. Syv år senere var Walter Wellman tilbake på Svalbard. Denne gangen skulle moderne teknologi hjelpe ham å oppnå drømmen.

Mot Nordpolen med «America»

Sommeren 1906 ble store mengder utstyr fraktet i land i Virgohamna, som var en liten bukt på nordsiden av Danskøya, nordvest på Svalbard. Stedet hadde vært utgangspunkt for den svenske ingeniøren Salomon August Andrées forsøk på å nå Nordpolen med en hydrogenballong ni år tidligere. Ballongen «Örnen» med Andrée og hans to kompanjonger, Knut Frænkel og Nils Strindberg, hadde forlatt Virgohamna 11. juli 1897. Siden hadde ingen sett dem.

Walter Wellmans nye ekspedisjon minnet om Andréés. Han ville også sveve til Nordpolen, men i stedet for en hydrogenballong ønsket han som den første i verden å forsøke å nå Nordpolen med luftskip. En av Andréés store utfordringer var at hydrogenballongen fulgte vinden og var svært vanskelig å navigere. Luftskipene derimot, var motordrevne og kunne styres.

Med økonomisk støtte fra sin arbeidsgiver, Chicago Record-Heralds norskættede forlegger Victor Lawson, fikk Walter Wellman bygd et luftskip hos den kjente ballongprodusenten Godard i Paris. Luftskipet fikk navnet «America» og var 50 meter langt. Under luftskipskroppen fantes det en seildukskledd gondol som kunne ta inntil fem personer. I Virgohamna ble det også bygget en stor luftskipshangar. Wellmans plan var å fly til Nordpolen på 100 timer, for deretter å returnere til Svalbard.

Det ble aldri noe av Nordpolforsøket i 1906. Motorene fungerte ikke og selve luftskipet var ikke tett. Luftskipet ble demontert og sendt tilbake til Frankrike med skip for reparasjon. Året etter returnerte Wellman-ekspedisjonen til Virgohamna. Denne gang ble det heller ikke noen vellykket ferd. Luftskipet lettet med Wellman og to andre, men måtte nødlande etter kort tid grunnet dårlig vær. Nordpolforsøket ble avlyst og luftskipet ble igjen sendt til Frankrike for reparasjon.

All motgangen stoppet ikke Walter Wellman. Vinteren 1908-1909 engasjerte han ishavskipper Knut Johnsen og den alltid trofaste Paul Bjørvig til å overvintre og føre oppsyn med Wellmans base på Virgohamna. Amerikaneren ville gjøre et nytt forsøk med «America» sommeren 1909.

Med «Arctic» til Svalbard

Den 21. mai 1909 forlot den nybygde motorskonnerten «Arctic» Kristiansand. Walter Wellman hadde leid den til ekspedisjonsskip, og «Arctic» skulle gå direkte til Tromsø for å hente utstyr, proviant og arbeidsfolk som skulle hjelpe til med å forberede ekspedisjonens base på Danskøya.

Kaptein på «Arctic» var Tønnes Larsen, opprinnelig fra Egersund, men bosatt i Lillesand. Det øvrige mannskapet om bord bestod av fem sørlendinger, samt en dansk motorbåtsmann. Fra Lillesand kom førstestyrmann Severin Svendsen og jungmann Georg M. Martinsen. Fra Kristiansand kom lettmatros Sigvard Salomonsen og jungmann Jens Loland. Kokk om bord var Amund Pedersen fra Mandal.

Den 1. juni ankom «Arctic» ishavsbyen Tromsø. Der ble nødvendig utstyr lastet om bord, før ferden gikk videre til Virgohamna for lossing. «Arctic» returnerte så til Tromsø for å hente Walter Wellman, de øvrige ekspedisjonsdeltakerne, samt luftskipet «America».

Da «Arctic» ankom Tromsø i slutten av juni hang skipets flagg på halv stang. Årsaken var at kaptein Larsen kom med nedslående nyheter. Wellmans Nordpolbesettelse hadde igjen kostet en mann livet.

Under overvintringen på Virgohamna hadde Knut Johnsen forulykket etter å ha falt i det iskalde vannet. Kameraten Paul Bjørvig hadde prøvd å redde ham, men Johnsen hadde forsvunnet i dypet. For andre gang under Wellmans ledelse hadde Paul Bjørvig mistet en kamerat i Arktis.

I tillegg til det triste dødsbudskapet kunne «Arctics» kaptein fortelle at vinterstormene hadde ødelagt luftskipshangaren, og det ville ta flere uker å reparere den. Til tross for de sørgelige nyhetene fra Danskøya, ville Wellman gjøre et nytt forsøk. Han fikk skaffet til veie nye materialer til hangaren, og «Arctic» begav seg til Virgohamna.

Siste ferd

Hangaren ble bygd opp, men arbeidet forsinket ekspedisjonen betydelig. Ved ti-tiden den 15. august forlot «America» endelig hangaren i Virgohamna. Om bord i gondolen var Wellman, en russisk aeronaut, en fransk ingeniør og en amerikansk assistent. Luftskipet var også utstyrt med hunder, proviant, en båt og sleder. Den medbrakte lasten skulle brukes hvis de måtte søke tilflukt på isen. Ingen av dem var imidlertid verken trent eller rustet for en overvintring eller noen tilbaketur på polarisen.

Det ble heller ikke aktuelt, for etter en kort flytur oppstod det problemer med luftskipet, og de måtte lande på isen. Til alt hell ble de plukket opp av det norske marinefartøyet «Farm», som var ute på et vitenskapelig tokt. «Farm» slepte luftskipet tilbake til Virgohamna.

Dramatikken var imidlertid ikke helt over, for da «America» skulle bukseres inn i hangaren, falt motoren av, noe som førte til at luftskipet steg til himmels. Etter hvert ble trykket så stort i ballongen at den eksploderte, og biter av luftskipet dalte ned over Virgohamna. Wellman tok dramatikken med knusende ro. Han hentet en flaske champagne og en kortstokk. Det var tid for kortspill.

Etter noen runder alene med kortstokken og en kabal som gikk opp, ba han om at hangaren ble forlenget. For selv etter fem mislykkede forsøk og tap av to menneskeliv, var han ikke klar for å gi opp Nordpoldrømmen. Han ville tilbake og prøve igjen.

Slått av landsmenn

I midten av september 1909 ankom «Arctic» hjembyen Kristiansand. Der fikk skipet besøk av en journalist fra Christianssands Tidende. Til avisen kunne kaptein Tønnes Larsen fortelle at Walter Wellman hadde vært meget tilfreds med sitt ekspedisjonsskip. «Arctic» hadde vært utmerket i sjøen og hadde klart seg godt i isen.

Kaptein Larsen strødde også om seg med lovord om ekspedisjonsleder Wellman. Larsen kunne fortelle at han hadde fått beskjed om at Wellman, til tross for uhellet på årets ekspedisjon, hadde

planer om å forsøke en ny tur det kommende året. Det skulle imidlertid ikke bli noe nytt forsøk. Tilbake i Norge fikk Wellman nyheten om at Nordpolen var blitt erobret av en landsmann – ikke bare én, men to uavhengige ekspedisjoner.

I september 1909 hevdet amerikaneren Frederic Cook at hans ekspedisjon hadde nådd Nordpolen i april 1908. Noen dager senere proklamerte hans landsmann Robert Peary det samme – ifølge Peary hadde hans ekspedisjon nådd polpunktet i april 1909. Begge amerikanerne mente de hadde vært først, og de sådde tvil om hverandres påstander. En komité ble nedsatt i regi av National Geographic Society for å gjennomgå ekspedisjonene. Komiteen konkluderte med at det kun var Robert Peary som hadde nådd selve Nordpolpunktet, og at han dermed var den første.

I nyere tid er det blitt sådd tvil om noen av amerikanerne faktisk nådde polpunktet. Mens diskusjonen om hvem som var først på Nordpolen pågikk, lette Walter Wellman etter nye utfordringer. Det lå verken ære eller berømmelse i å bli nummer tre.

Nye utfordringer

Den 15. oktober 1910 forlot hans nye luftskip Atlantic City i New Jersey. Luftskipet, som også bar navnet «America», hadde som mål å bli det første som krysset Atlanterhavet. Ombord var Wellman og et mannskap på fem, samt en løskatt de tok med som lykkebringer og kalte «Kiddo».

Planen var å bruke seks dager på å krysse Atlanterhavet, men etter bare fem timer fikk de problemer med den ene av de to motorene. Dårlig vær og sterk vind gjorde ikke situasjonen bedre, og etter 71 timer i luften måtte de til slutt oppgi forsøket. «America» nødlandet i sjøen, midtveis mellom fastlandet og Bermuda.

Mannskapet og «Kiddo» kom seg opp i en livbåt, mens luftskipet steg til værs og forsvant ut av syne. En passerende britisk dampbåt ble redningen og brakte de forulykkede tilbake til New York. Selv om Wellman mislyktes med å krysse Atlanterhavet, satte «America» ny rekord for et luftskip både når det gjaldt lengst tid i luften og lengst distanse. Atlanterhavsforsøket ble Wellmans siste luftige ekspedisjon, og i årene etter skrev han bøker om sine opplevelser. Walter Wellman døde i 1934.

Det var ikke bare Walter Wellman som endret planene sine da Nordpolen ble erobret. Roald Amundsen måtte også snu om på sin planlagte Nordpolekspedisjon. Det var imidlertid bare noen få personer som fikk vite om det før planen ble iverksatt – en av dem var kaptein Thorvald Nilsen fra Kristiansand.

Kapittel 6: Det store Sydpolkuppet

I august 1910 forlot polarskuta «Fram» Kristiansand. Mannskapet trodde de skulle til Nordpolen, men Roald Amundsen og «Frams» kaptein Thorvald Nilsen hadde helt andre planer.

Sommeren 1910 kunne man høre hylene fra Roald Amundsens 97 grønlandshunder fra de gamle festningsruinene på Fredriksholm utenfor Kristiansand. Hundene, som trivdes best i langt kaldere klima, var ankommet sørlandsbyen 18. juli 1910. Overfarten fra Grønland med dampskipet «Hans Egede» hadde tatt to uker.

Hundene skulle delta på Amundsens kommende Nordpolekspedisjon. På øya Fredriksholm, som ligger mellom fastlandet og Flekkerøy, skulle de tilbringe tre sommeruker, mens de ventet på Amundsen og polarskuta «Fram». En av byens tollbetjenter, Sverre Hassel, hadde oppgaven med å passe dem. Hassel hadde god erfaring med polare strøk og grønlandshunder. Han hadde tidligere deltatt på Otto Sverdrups ekspedisjon til det arktiske Canada, og Amundsen hadde håndplukket ham til Nordpolekspedisjonen.

I løpet av sommeren fikk hundene også besøk av en ung jente fra Risør. Den 13 år gamle jenta, som ifølge avisene gikk under navnet «Lola», ferierte på Flekkerøy. Hver dag ble hun rodd over til Fredriksholm. Der hjalp hun til med å mate, stelle og kose med hundene. Den unge jenta hjalp også til da hundene ble brakt om bord i «Fram». Polarskuta hadde i begynnelsen av august ankret opp utenfor Fredriksholm. På avreisedagen ble hundene transportert på en lekter over til polarskuta, og «Fram» ble på kort tid forvandlet til en flytende kennel.

I skumringen den 9. august 1910 forlot polarskuta Kristiansand og Norge. På broen nøt Roald Amundsen lysene fra Oksøy fyr da «Fram» tok seg ut av Byfjorden. Det var kun et fåtall om bord som visste at han hadde endret planene. For ekspedisjonen skulle ikke nordover for å drifte over Polhavet. Den skulle sette kurs i helt motsatt retning.

Roald Amundsen og Frederic Cook

Et knapt år før «Fram» tok seg ut Byfjorden med retning Antarktis fikk byen besøk av to polarhelter. En nordmann og en amerikaner. Lørdag 18. september 1909 ankom M/S «Melchior» Kristiansand fra København. Om bord var to gamle venner. Roald Amundsen og amerikaneren doktor Frederic Cook.

Amerikaneren var på vei hjem etter en lang reise. Før amerikabåten «Oscar II» skulle frakte ham over Atlanterhavet, rakk han en sviptur innom Kristiansand. Der ble han møtt med tale fra byens borgermester og avspilling av den amerikanske nasjonalsangen. Da Frederic Cook forsvant med

amerikabåten, ble han igjen hyllet med kanonsalutt og heiarop. Det var ikke hver dag Nordpolens erobrere kom på besøk.

Frederic Cook hadde to uker tidligere kommet til København med skip fra Grønland. Han kunne fortelle om at han den 22. april 1908 hadde plantet det amerikanske flagget på Nordpolen. Han ble dermed det første mennesket som nådde jordklodens nordligste punkt. Cook inviterte sin gamle venn, Roald Amundsen, til den danske hovedstaden for å ta del i feiringen.

Amundsen og Cook ble først kjent da de sammen deltok i en belgisk ekspedisjon til Antarktis i årene 1897-1899. «Belgica-ekspedisjonen» måtte overvintre ufrivillig da skipet frøs fast i isen. Oppholdet ble høyst dramatisk da flere av mannskapet holdt på å omkomme av mangelsykdommen skjørbuk. Først da doktor Cook satte ferskt selkjøtt på menyen, ble helsetilstanden kraftig forbedret. Amundsen tilskrev Cook mye av æren for at ekspedisjonen hadde kommet helskinnet fra oppholdet i isødet.

Siden «Belgica-ekspedisjonen» hadde mye skjedd for de to gamle vennene. I 1906 skrev Roald Amundsen seg inn i polarhistorien da han som den første klarte å seile gjennom Nordvestpassasjen med den ombygde fiskeskuta «Gjøa». Ekspedisjonen hadde vist at Amundsen var både uredde og målbevisst.

Etter hjemkomsten med «Gjøa», planla Amundsen å bli førstemann på Nordpolen, men etter Cooks tilbakekomst fra Arktis i september 1909 hang planen i en tynn tråd. Bedre ble det ikke da en annen amerikaner, Robert Peary, proklamerte at også han hadde nådd polpunktet 6. april 1909. Peary anklaget også landsmannen Cook for løgn. Peary mente at Cook aldri hadde nådd polpunktet. Amerikanerne brukte avisspaltene til å krangle om hvem som var først.

For Amundsen fristet det lite å bli nummer tre på Nordpolen. Han måtte legge en ny plan. For hvis Nordpolen var tatt, var det bare et sted igjen å erobre – Sydpolen. Det var bare et problem. Han måtte holde det hemmelig.

Amundsen hadde fått låne polarskuta «Fram» av Fridtjof Nansen for å forsøke å drifte med isen over Nordpolen. Ekspedisjonen hadde fått støtte fra både private bidragsytere, Stortinget og kong Haakon 7. Sydpolen ble dessuten ansett som reservert for andre, ettersom det var kjent at Fridtjof Nansen hadde egne planer om å utruste en ekspedisjon dit. Samtidig forberedte briten Robert Falcon Scott en stor ekspedisjon, med ambisjonen om å bli den første til å plante flagget på Sydpolen.

Amundsen var løsningsorientert. Han kunne jo like gjerne legge turen innom Sydpolen på vei mot Nordpolen – en liten omvei skadet neppe. Planene holdt han for seg selv og delte dem kun med et fåtall betrodde personer: Broren Leon og ekspedisjonens kaptein og nestkommanderende, kristiansanderen Thorvald Nilsen.

Kaptein Nilsen

Thorvald Nilsen ble født i 1881 og vokste opp i Kvadraturen i Kristiansand. Nilsen var sønn av en kjøpmann, men valgte selv havet som levevei. Som 19 åring avla han styrmannseksamen og samme år begynte han på Sjøkrigsskolen på Karljohansvern i Horten. Da han i 1909 søkte seg til Amundsens planlagte Nordpolekspedisjon, hadde han bred erfaring fra både marinen og handelsflåten. Til svar fikk han høre at alle plassene var fylt opp.

I august 1909 mottok han et telegram med spørsmål om han fortsatt var interessert i å delta i ekspedisjonen. Da han svarte ja, ble han tilbudt stillingen som kaptein og nestkommanderende. Plassen ble ledig etter at «Fram»s opprinnelige kaptein, Ole Engelstad, omkom i en ulykke sommeren 1909. I januar 1910 reiste Thorvald Nilsen til Christiania for å lede arbeidet med å klargjøre «Fram» til ekspedisjon. Her fikk Nilsen også vite at planene var endret.

Thorvald Nilsen var vel ansett, og i likhet med resten av ekspedisjonsmedlemmene ble han håndplukket av Amundsen. Unntaket var Hjalmar Johansen, som ble med på anmodning fra Fridtjof Nansen. Johansen hadde vært Nansens makker under forsøket på å nå Nordpolen i 1895, og Nansen mente at han hadde mye å bidra med, siden han kjente godt til forholdene i Arktis.

Valget på Madeira

Hjalmar Johansen var klar for nye eventyr i isen, men han hadde undret seg over at ekspedisjonen hadde med en prefabrikkert hytte. Planen var jo at «Fram» skulle drive med isen over Nordpolen. Svaret fikk han og de øvrige ekspedisjonsmedlemmene da «Fram» ankom den portugisiske øya Madeira i september 1910. Under den stekende solen ga Amundsen dem beskjeden ingen hadde forventet. I sin dagbok skrev kaptein Nilsen følgende:

«Om aftenen den 9de, da vi var klar til at gaa, blev det bekjendtgjort, at expeditionen var blevet udvidet til at omfatte sydpolarlandet. Dette har jeg vidst siden januar i aar, men for de øvrige deltagere blev det bekjendtgjort først nu. Det var morsomt at se de forskjellige forbausede ansigter.»

Ifølge Nilsen ble mannskapet begeistret over planendringen og lovet å bli med. De fikk se kart over ruten og mulighet til å skrive hjem. Brevene ble sendt med Amundsens bror, Leon, som også skulle offentliggjøre Sydpolplanen ved hjemkomsten til Norge.

Amundsen ville etablere en leir med den prefabrikkerte hytta i Hvalbukta i Antarktis. Herfra skulle de legge ut mat- og utstyrsdepoter. Depotene skulle sikre at ekspedisjonen ikke trengte å ta med mer enn de trengte på fremstøtet mot polpunktet. Ekspedisjonen til Sydpolen skulle gjøres med hundespenn. De mange hundene som var med, skulle ikke bare brukes som trekkdyr, men inngikk også som en del av menyen på vei mot polen. Amundsen hadde erfart at ferskt kjøtt var viktig for å unngå skjørbuk. Amundsen hadde erfart at ferskt kjøtt var viktig for å unngå skjørbuk.

«Framheim»

«Fram» ankom Hvalbukta i januar 1911. Der etablerte ekspedisjonen leir på den store Rossbarrieren – den største isbremmen i Antarktis. Leiren kalte de «Framheim». I tillegg til den medbrakte hytta bestod leiren av telt og selvbygde snøhuler. Mens «Fram» fremdeles lå ved iskanten, fikk nordmennene den 4. februar 1911 besøk av Robert Scotts skip, «Terra Nova». Scott var ikke selv om bord, da han oppholdt seg i briteres leir «Cape Evans» på Ross Island.

Britene ble imponert over nordmennenes utstyr og hundespenn. Scotts plan var å nå polpunktet ved hjelp av ponnier og motorsleder. Det lå an til tidenes kappløp på Antarktisplatået. Hunder mot ponnier – Vikinger mot gentlemanen.

I april forsvant solen i takt med at det ble vinter i Antarktis. På «Framheim» brukte de ni beboerne ventetiden til å klargjøre utstyr og redskaper til den store polferden. Inne var temperaturen opp mot 10 plussgrader, mens det ute var minus 50.

«Fram» forlot basen i februar og reiste til Argentina, hvor kaptein Nilsen skulle utruste skipet for å utføre oseanografiske undersøkelser i det sørlige Atlanterhavet. Nilsen forventet at det skulle ligge penger klare for denne delen av ekspedisjonen da han ankom Buenos Aires, men det gjorde det ikke. Amundsens ekspedisjon var i realiteten på randen av konkurs, og Nilsen hadde ikke engang penger til å betale havneavgiften.

Redningen ble en utflyttet nordmann i Argentina. Don Pedro Christoffersen, som hadde slått seg opp som godseier, ønsket å hjelpe sine landsmenn i nød. Han tilbød seg å dekke alle «Frams» utgifter. Thorvald Nilsen kunne dermed seile ut med «Fram» for å gjennomføre det planlagte forskningstoktet i Sørishavet.

En tøff start

Amundsen følte presset for å komme først til Sydpolen og fryktet Scotts motorsleder. Da de første solstrålene varslet vår i slutten av august, ville han raskt av gårde. Den 8. september 1911 dro han av sted med seks mann og fem hundespann, men avreisen viste seg å være for tidlig. Etter få dager falt temperaturen til minus 55 grader, spriten i kompassene frøs, og både menn og hunder fikk frostskeer. Ved depotet på 80 grader besluttet Amundsen å returnere til «Framheim».

På retretten ble gruppen splittet og en av deltakerne, Kristian Prestrud, slet med å holde følge. Han ble reddet av Hjalmar Johansen, som klarte å få ham helskinnet tilbake til «Framheim». Nansens gamle makker hadde reddet livet til Prestrud.

Neste morgen oppsto en krangel mellom Johansen og Amundsen. Hjalmar Johansen anklaget ekspedisjonslederen for å ha satt egen sikkerhet foran gruppen. Amundsen oppfattet dette som mytteri og degraderte Johansen ved å fjerne han fra det kommende Sydpollaget. I stedet ble han sendt på en sledereise til Kong Edwards VII Land under Prestruds ledelse. Johansen tok straffen svært tungt.

Mot Sydpolen

Den 19. oktober var været bedre, og det ble gjort klart for et nytt forsøk. Laget var redusert til fem mann: Helmer Hansen, Oscar Wisting, Sverre Hassel, Olav Bjåland og sjefen sjøl, Roald Amundsen. Videre fulgte 52 hunder, fordelt på fire sleder.

Ekspedisjonen forflyttet seg i et forrykende tempo, men på veien møtte de flere farer. De måtte forsere farlige sprekkområder, hvor både menn og sleder falt igjennom. Likevel klarte de hele tiden å karre seg videre mot målet. Den 21. november nådde de Antarktisplatået, 2800 meter over havet. Dette ble endestopp for om lag halvparten av hundene, som ble avlivet og servert som mat. Stedet ble døpt «Slakteren».

Etter noen innlagte hviledager fortsatte de ferden mot polpunktet, og klokken 15 den 14. desember 1911 var de framme. Der var det ingen spor etter mennesker. Amundsen hadde slått Scott i kappløpet om å være først – Sydpolkuppet var fullført. I polarvinden vaiet det norske flagget på jordklodens sydligste punkt, og lilleputtnasjonen Norge hadde seiret over mektige Storbritannia.

I tre dager utførte de flere observasjoner for å sikre seg at de virkelig hadde nådd målet. På selve polpunktet slo de opp et telt de kalte «Polheim», hvor Amundsen, før de startet på hjemreisen, la igjen et brev til kong Haakon 7. I brevet skrev han at sletten der Sydpolen lå, hadde fått navnet «Kong Haakon VIIs Vidde». Amundsen skrev også et brev til Scott, med det formål å bevise at han kom først.

Den 26. januar 1912 var ekspedisjonen tilbake i «Framheim». Det hadde gått 99 dager siden de dro av sted og de hadde tilbakelagt nærmere 3000 kilometer. I Hvalbukta lå «Fram» og ventet på dem. I dagboken skrev kaptein Nilsen: «Sydpolen naaet 14/12 1911. Alt vel. Stor glæde.»

På få dager var «Fram» seilklar, og Amundsen så frem til å fortelle verden nyheten. Den 7. mars 1912 ankom «Fram» Hobart på Tasmania. I forkledning snek Amundsen seg i land – ingen skulle stjele den store nyheten fra ham. Han sendte kodede beskjerer til Nansen, kong Haakon 7 og sin bror Leon. De skulle bli de første som fikk vite at Sydpolen var erobret. Dagen etter sendte han melding til Londonavisa Daily Chronicle. Avisen hadde sikret seg førsteretten til å fortelle den store nyheten.

Dødsmarsjen

På dette tidspunktet var det ingen som hadde hørt noe fra den britiske ekspedisjonen. Scott og hans menn startet sin ferd mot Sydpolen i oktober 1911, men møtte tidlig store utfordringer.

Motorsledene sviktet i kulden, og ponniene slet i den dype snøen. Resultatet ble at Scott og et ekspedisjonslag på fire menn måtte trekke sledene med egen muskelkraft. Det var en utslitt og svært skuffet Scott som omsider nådde polpunktet den 17. januar 1912. Da han så teltet og det norske flagget innså han at han hadde tapt. Brevet fra Amundsen til den norske kongen gjorde ham rasende. Amundsen hadde redusert ham til en polar postmann.

Tilbaketuren ble en dødsmarsj preget av uvær, kulde og matmangel. Da de aldri returnerte til basen, ble det høsten 1912 sendt ut en gruppe for å lete etter dem. Den 13. november 1912 fant gruppen Scotts siste leirsted. I et telt lå Scott og to andre menn døde i soveposene sine. I Scotts dagboksnotater kunne man lese at de to øvrige deltakerne hadde blitt syke og omkommet på hjemturen. I teltet fant de også Amundsens brev til kong Haakon 7.

Nyheten om Robert Scotts tragiske død nådde resten av verden i februar 1913. Den tok noe av glansen av Amundsens polarbragd, og i Scotts hjemland ble Amundsen svært upopulær.

Døden møtte også to av Amundsens menn. Mens de øvrige medlemmene av «Fram» ekspedisjonen ble feiret som helter da de kom hjem, fikk Hjalmar Johansen en mindre ærerik hjemkomst. Krangelen med Amundsen og avskjedigelsen fra Sydpolekspedisjonen hadde vært på Johansen. I januar 1913 valgte den gamle polarhelten å ta sitt eget liv. Under Johansens begravelse i 1913 fikk Kristian Prestrud ansvar for å nedlegge en krans på vegne av Roald Amundsen.

Prestrud hadde etter tilbakekomsten fra Antarktis fått arbeid ved den Sjømilitære distriktskommando i Kristiansand. Prestrud, som opprinnelig kom fra Hedmark, giftet seg med en kristiansandsjente og stiftet familie i sørlandsbyen. Han arbeidet senere både i Oslo og London før han i 1927 returnerte til Kristiansand for å starte i jobben som byens havnefogd. I november samme

år valgte også Kristian Prestrud å avslutte livet sitt i et havnelager i Kristiansand. Det er uklart hva som var bakgrunnen for selvmordet.

Amundsen planla ny ekspedisjon

I 1913 reiste Amundsen til USA for å skaffe penger til den kommende Nordpolekspedisjonen. Sydpolbragden hadde bare vært en avstikker fra det egentlige målet. Samtidig lå «Fram» i Sør-Amerika og ventet på å dra nordover, men ting dro ut i tid, og polarskuta fikk råteskader i det tropiske klimaet. Utsiktene for et langt tokt til Arktis var dermed mørke.

I 1914 ble «Fram» beordret tilbake til Norge, og det var kaptein Thorvald Nilsen som førte henne hjem. Polarskuta ankom Horten 16. juli 1914 – knappe to uker før utbruddet av 1. verdenskrig. «Fram» hadde da utført sitt siste oppdrag i isen.

Roald Amundsen, derimot, var langt fra ferdig med snø og kulde. I 1918 la han ut på en ekspedisjon med håp om å nå Nordpolen. «Maud-ekspedisjonen» skulle imidlertid ikke gå slik han hadde planlagt.

Kapittel 7: Innefrosset i Arktis

Sommeren 1918 dro Roald Amundsen og polarskuta «Maud» på ekspedisjon til Arktis. Om bord var den eventyrlystne sørlendingen Emanuel Tønnesen. Ekspedisjonen kom for flere av mannskapet til å bli en kamp på liv og død.

1. verdenskrig var inne i sitt fjerde år. På kontinentet var slagmarkene malt røde av blodet til millioner av falne soldater, og flere byer lå i ruiner. De krigførende landene hadde et umettelig behov for forsyninger som måtte fraktes sjøveien, noe det nøytrale Norge profiterte på.

Mange norske skipsredere tjente enorme summer på krigen, men noen nordmenn betalte prisen for Norges rolle som krigsprofitør. Etter at tyskerne i 1917 innførte uinnskrenket ubåtkrig, jaktet tyske ubåter også på nøytrale skip i utenriksfart – det var ulvetid på havet.

En av de mange norske sjømennene som satte livet på spill, var sørlendingen Emanuel Tønnesen. Selv om Tønnesen hadde vært heldig og sluppet unna torpedering, hadde han fått kjenne på ulvetiden. I mars 1917 omkom storebroren Samuel da fullriggeren han befant seg om bord på, ble truffet av en tysk torpedo. Lillebroren ønsket ikke å lide samme skjebne.

I slutten av mai 1918 leste Emanuel Tønnesen en avisartikkel som skulle stake ut en ny kurs for ham. Roald Amundsen var i Christiania for å klargjøre en ny polarekspedisjon. Sydpolens erobrere planla en Nordpolekspedisjon med sitt nye skip «Maud». Ekspedisjonen skulle vare i flere år og planen var å dra fra Norge i løpet av sommeren. Amundsen manglet bare en sjømann og en navigatør.

Emanuel Tønnesen så sitt snitt. Han hadde aldri vært nord for Polarsirkelen før – men en gang måtte jo være den første. Tønnesen tok mot til seg, oppsøkte Amundsen og tilbød sine tjenester. Polfareren var skeptisk til å ta med en ung og uerfaren mann, men han likte Tønnesens pågangsmot og tilbød ham jobb som «alt-mulig-mann».

Sankthansaften 1918 lettet «Maud» anker fra Christiania. Om bord var en eventyrlysten 25 år gammel sørlending klar for å tilbringe flere år i isødet. Selv om «Maud» ville befinne seg langt unna tyske torpedoer, kom ekspedisjonen til å møte andre farer. For flere av mannskapet skulle toktet til Arktis bli en kamp på liv og død.

Polarskuta «Maud»

Etter at Roald Amundsen kuppet Sydpolen i 1911, ønsket han å følge drømmen om å nå Nordpolen. Verdenskrigen, som startet sommeren 1914, satte planen på vent. Krigen gjorde ham imidlertid rik.

Foredragsturné i USA og gode aksjeinvesteringer ga Amundsen økonomisk mulighet til å bygge sitt eget skip – polarskuta «Maud».

Amundsens nye skute ble sjøsatt 7. juni 1917 i Vollen i Asker. Polarhelten hadde byttet ut champagneflasken med en isklump da han døpte sin nye polarskute. Det var ikke tilfeldig, for «Maud» var bygd for å tåle isen, og det kom også frem i talen Amundsen holdt før skuta gikk av stabelen.

«Det er ikke min akt å håne den edle drue. Men allerede nå skal du få føle litt av ditt rette element. For isen er du bygget, og i isen skal du tilbringe din beste tid, og der skal du løse din oppgave. Med vår dronnings tillatelse døper jeg deg Maud.»

Amundsen hadde bedt skipsbygger Christian Jensen i Asker om å bygge det beste polarskipet noensinne. Etter at polarskuta «Fram» hadde blitt for gammel, trengte Amundsen et nytt skip for å nye mål.

Amundsens plan var å la «Maud» fryse fast i den arktiske isen og drive med strømmen over Nordpolen, samtidig som de skulle utføre vitenskapelige undersøkelser underveis. «Maud» lignet på «Fram» i skrogformen; begge var kraftig bygget og hadde en form som skulle løfte skipene opp i isskruinger. «Maud» kunne imidlertid gå i grunnere vann og var utstyrt med en kraftigere motor. Vanligvis hadde Amundsen økonomiske problemer, men i løpet av krigen tjente han godt. Selv om han fikk noe hjelp fra den norske stat, dekket han for det meste byggekostnadene for egen regning.

Erfarent mannskap

«Fram» ble strippet for utstyr som kunne brukes på «Maud». Riggen og en del av inventaret kom fra den legendariske polarskuta. En vinsj produsert av Pusnes mekaniske verksted på Tromøy, ble flyttet fra «Fram» til «Maud». Deler av mannskapet fra Amundsens «Fram-ekspedisjon» til Sydpolen fikk også fornyet tillit.

Sydpolfarerne Oscar Wisting og Helmer Hansen var klar for nye eventyr i Arktis. Det var også seilmaker Martin Rønne og maskinist, svensken Knut Sundbeck. Begge hadde deltatt på Amundsens «Fram-ekspedisjon» til Antarktis i 1910-1912.

I tillegg til disse kom det nytt blod, representert ved oseanograf Harald Ulrik Sverdrup, som skulle lede det vitenskapelige arbeidet under toktet. Maskinist Paul Knudsen og snekker Petter Tessem var også nye bekjenskaper, begge med polarerfaring fra tidligere ekspedisjoner i Arktis. «Alt-mulig-mannen» Emanuel Tønnesen var derimot «førstereisgutt» og den eneste uten erfaring fra ishavet.

Emanuel Tønnesen, født i 1893 i Vanse på Lista, vokste opp i Narestø utenfor Arendal etter at familien flyttet dit da han var barn. Faren Emil var seilskuteskipper, og sønnen fulgte i farens fotspor. Som 14-åring mønstret Emanuel på for første gang.

I 1913 begynte han på Arendals offentlige sjømannsskole, hvor han avla styrmannseksamen i 1914 og skipsførereksamen i 1916. Tønnesen seilte under 1. verdenskrig, men da broren omkom på havet, ba familien ham om å oppgi utenriksfart. Før Emanuel mønstret på «Maud-ekspedisjonen», arbeidet han på en lystbåt som seilte på Oslofjorden.

Mot Nordøstpassasjen

«Maud» forlot Christiania Sankthansaften 1918 og seilte nordover langs norskekysten. Først da «Maud» kom til Tromsø, gikk Amundsen om bord. Den 18. juli 1918 forlot de Vardø – ekspedisjonens siste norske havn. Den opprinnelige planen var å gå inn i isen nord for Beringstredet mellom Alaska og Russland.

På grunn av verdenskrigen og frykten for tyske ubåter kom «Maud» i stedet til å gå veien gjennom Nordøstpassasjen – den 3000 nautiske mil lange islagte sjøveien mellom Atlanterhavet og Stillehavet langs nordkysten av Russland.

Det skulle ikke bli en enkel tur. Kun tre skip hadde klart det tidligere: den finsk-svenske polarforskeren Adolf Erik Nordenskiöld med «Vega» i 1878–1879, og to russiske isbrytere i 1914–1915. «Maud-ekspedisjonen» fulgte også i Fridtjof Nansens fotspor, for Nansen hadde reist denne veien med «Fram» i 1893.

Seks uker etter avgangen fra Vardø, nådde de Dikson – den siste telegrafstasjonen på vestsiden av Nordøstpassasjen. Ekspedisjonen telte nå ti mann etter at en ung telegrafist med norsk mor og russisk far, Gennadij Olonkin, hadde mønstret på underveis.

I september var den arktiske sommeren på hell. Isen var tykk og ugjennomtrengelig. Litt øst for Eurasias nordligste fastlandspunkt, Kapp Tsjeljuskin, var det bom stopp. De måtte overvintre i en liten og beskyttet bukt de døpte «Maudhavn». Her skulle de bli liggende fastfrosset i nesten et år.

Tiden i «Maudhavn» ble brukt til å utføre meteorologiske og vitenskapelige undersøkelser. Det ble blant annet etablert et magnetisk observatorium på isen. De vitenskapelige undersøkelsene som «Maud-ekspedisjonen» gjorde, ble i ettertid ansett som meget viktige og resultatrike. Områdene i nærheten ble også kartlagt med hjelp av hundesleder.

Roald Amundsen holdt seg for det meste om bord i «Maud», etter å ha skadet seg flere ganger under overvintringen. Et fall på isen førte til at han brakk armen, og en mørk vinterkveld ble han nesten

drept da en isbjørn angrep ham. Han ble reddet i siste liten, men fikk kraftige skrapper. Helsen fikk enda en knekk da han ble alvorlig kullosforgiftet – det tok på å være innefrosset i Arktis.

Døden på tundraen

Sommeren 1919 lå «Maud» fortsatt innefrosset. Ekspedisjonens snekker, Petter Tessem, slet med søvnløshet og hodepine, og ønsket å reise hjem. Planen var at Emanuel Tønnesen skulle følge ham, men maskinist Paul Knudsen meldte seg frivillig.

Samtidig som isen slapp taket i «Maud», tok Knudsen og Tessem farvel med det øvrige mannskapet. Planen deres var å nå telegrafstasjonen ved Dikson, om lag 900 kilometer unna. De hadde med seg post og vitenskapelige observasjoner som skulle bringes hjem til Norge. Petter Tessem og Paul Knudsen nådde aldri frem til telegrafstasjonen, og hva som skjedde med dem, er fortsatt uvisst.

I 1922 fant en sovjetisk ekspedisjon post, gjenstander og vitenskapelig materiale fra «Maud» om lag 80 kilometer fra Dikson. Den samme ekspedisjonen kom også over skjelettet av en mann, og ved skjelettet fant de et gullur og en gullring. Inngravert i uret stod navnet Petter Tessem, og i ringen navnet på Tessems kone. Liket ble funnet kun tre kilometer fra telegrafstasjonen på Dikson. Dødsårsaken er fortsatt uklar. Hva som skjedde med Paul Knudsen, er fortsatt et av mysteriene i polarhistorien, siden levningene hans aldri har blitt funnet.

Ny overvintring

Om bord på «Maud» var de ukjent med Tessem og Knudsens forsvinning. Amundsen fikk først kjennskap til det året etter. Da «Maud» endelig forlot «Maudhavn» sommeren 1919, klarte hun kun å seile i 11 dager før isen igjen stoppet ferden.

Et nytt overvintringskvarter ble etablert i nærheten av en tsjuksjerboplass ved Ajonøya. Tsjuktsjerne var et urfolk bosatt i Russland som drev med reindrift og ishavsfangst. Amundsen og mannskapet tilbrakte tid med urbefolkningen for å tilegne seg kunnskap fra ekspertene på arktisk liv og levesett.

En ny overvintring tæret på mannskapet, og humøret sank i takt med temperaturen. Det oppstod lett konflikter om bord, og flere uttrykte et ønske om å komme seg ut av isen. Emanuel Tønnesen lengtet hjem.

Den 1. desember 1919 ble hans bønner hørt. Han skulle få reise hjem til sivilisasjonen. Med hundesleder skulle han, sammen med polarveteranene Helmer Hansen og Oscar Wisting, transportere post til Anadyr, Russlands østligste by ved Beringstredet. Veien dit var lang og farefull – hele 1300 kilometer skulle tilbakelegges midtvinters. Igjen var det duket for dramatikk på den sibirske tundraen.

Den lange turen hjem

Etter flere ukers ferd østover i iskaldt vintervær, inntraff det Tønnesen hadde fryktet mest – han befant seg alene på den snødekte tundraen. Uten utstyr eller gevær hadde han lagt ut på ski, mens Wisting og Hansen skulle følge etter med hundespannene. Men de dukket aldri opp.

I nærmere 50 minusgrader kjempet Tønnesen mot den bitende kulden. Han hadde gått seg vill og forsto at hans eneste sjanse for å overleve var å finne tilbake til den siste leirplassen – en enkel tømmerhytte. I motvind og tett snøvær strevde han seg framover, mens frosten bet seg fast i hender og føtter. Han var sikker på at undergangen var nær, men nesten som ved et mirakel dukket hytta opp i snødrevet. Utmattet og forfrossen gravde han seg inn, fikk tent opp varme og spiste det lille han fant av mat.

Neste dag visste han at han måtte finne folk om han skulle overleve. Han satte kursen østover i håp om å finne Wisting og Hansen. Utslitt, sulten og plaget av intense smerter fra frostskaedene var han nær ved å gi opp da han plutselig skimtet noen svarte prikker i det hvite landskapet. Det var Wisting med hundespannet – han var reddet.

Tønnesen var i elendig forfatning og hadde ikke krefter til å fortsette til Anadyr. Etter noen dagsmarsjer kom de til en tsjuktsjerboplass, hvor han ble igjen for å komme til hektene, mens Wisting og Hansen fortsatte videre. Hos de gjestfrie tsjuktsjerne fikk han leget sårene han hadde fått etter den strabasiøse ferden på tundraen.

Våren 1920 møtte han en ukrainsk skinnhandler som hjalp ham med å krysse Beringstredet til Nome i Alaska. Derfra reiste han videre til Seattle og New York, hvor journalister ventet ivrig for å få siste nytt fra «Maud»-ekspedisjonen. Tønnesen prøvde etter beste evne å unngå dem. Han hadde lovet Amundsen å holde ekspedisjonens detaljer hemmelige.

Etter en periode i USA vendte han tilbake til Norge, hvor han senere fikk en lang karriere i det norske fyrvesenet. I boken om ekspedisjonen, utgitt i 1921, beskrev Roald Amundsen den unge sørlendingen som en dyktig sjømann, snill og villig til alt. Samtidig nevnte han med glimt i øyet at Tønnesen snorket høylytt om natten: «Han uler som en dampbaat, piper som et lokomotiv og utstøter hyl, som om en har satt han en kniv i ryggen.»

Amundsen forlot skuta

Nærmest samtidig med at Tønnesen ankom jernbanestasjonen Penn Station i New York, løsnet isen rundt «Maud» ved Ajonøya i Sibir. Kursen ble igjen satt østover mot Nome i Alaska. En måned senere

var de fremme. «Maud» ble dermed det fjerde skipet i historien som hadde seilt gjennom Nordøstpassasjen. Målet om å nå Nordpolen var imidlertid langt fra nådd.

I Alaska forlot flere av medlemmene «Maud». Igjen var kun fire mann: Amundsen, Wisting, Olonkin og forskeren Sverdrup. «Maud» ble kun noen uker i Nome før Amundsen beordret skipet tilbake i isen. Igjen gikk «Maud» inn i Nordøstpassasjen, og på nytt møtte skipet vanskelige isforhold. Mannskapet måtte belage seg på overvintring denne gangen utenfor Kapp Serdsje Kamen. Der innså Amundsen at han neppe ville klare å nå Nordpolen med «Maud». Isen var for sterk.

I april 1921 forlot Roald Amundsen «Maud», og Oscar Wisting fikk oppgaven med å lede ekspedisjonen videre. Han fulgte sjefens ordre og førte «Maud» helt til ekspedisjonen endelig ble oppgitt i 1925. Da ble «Maud» solgt for å dekke Amundsens gjeld til kreditorene.

«Maud» ble brukt som «ware-house» for Hudson's Bay Company langs nordvestkysten av USA og Canada. På 1930-tallet endte hun opp utenfor byen Cambridge Bay i det nordlige Canada. Her ble skipet liggende strandet og delvis nedsunken på grunt vann i 85 år. I 2016 ble hun hevet, plassert på en lekter og slept tilbake til Norge. Den 18. august 2018, 101 år etter at «Maud» ble sjøsatt, var skipet tilbake på skipsbyggeplassen i Vollen i Asker der polferden startet.

Roald Amundsen nådde aldri Nordpolen med «Maud». Da han forlot skipet våren 1921, bar han på en ny plan for å erobre polpunktet – han ville fly dit. For å realisere drømmen trengte han finansiering, et pålitelig fly og, ikke minst, en dyktig og fryktløs pilot.

Kapittel 8: Eventyreren som forsvant

Flyveren Oskar Omdal søkte eventyret og forsvant på veien. Skomakersønnen fra Kristiansand fulgte med på Roald Amundsens luftige og livsfarlige drøm om å fly til klodens nordligste punkt.

Sørlendingen Oskar Omdal og amerikaneren Lincoln Ellsworth satt tause med hver sin pipe og så ut over horisonten. Det var is så langt øyet kunne se – hvitt og livløst. De befant seg på 87° 44' nord, 251 kilometer fra det egentlige målet: Nordpolen. Datoen var 22. mai 1925.

Flybåten «N-24», som hadde ført dem hit, var blitt skadet da den lettet fra Ny-Ålesund på Svalbard dagen i forveien. Etter landingen på isen hadde skadene forverret seg. «N-24» tok inn vann, og en av flyets to motorer var ødelagt. Piloten, Leif Dietrichson, lå inntullet i soveposen med bind for øynene – han var blitt snøblind.

Ekspedisjonens andre fly «N-25» med sjefen, polarhelten Roald Amundsen, var heller ikke å se i det endeløse isødet. De hadde ingen mulighet for kontakt, og situasjonen var kritisk. Var det her det skulle ende?

Skomakersønnen som ble flypioner

Oskar Omdal ble født 11. oktober 1895 og var eldst i en barneflokk på fire. Han vokste opp i Kvadraturen i Kristiansand hvor faren hadde eget skomakerverksted. Oskar, som var teknisk begavet, hadde ingen planer om å følge i farens fotspor.

Som ung mann forlot han hjembyen for å gå på Porsgrunn tekniske skole. Sommeren 1916 ble han elev ved marinens nyetablerte flymekanikerskole. Etter fullført utdanning, søkte han seg inn som flyelev ved Marinens flyskole i Horten. Han fikk flysertifikat i 1919, og året etter ble han ansatt i flyselskapet A/S Aero, som var eid av Henrik Ibsens barnebarn, Tancred Ibsen. En varm junidag i 1920 skrev han og Tancred Ibsen seg inn i norsk luftfartshistorie.

Den 4. juni 1920 kunne kristiansanderne for første gang lese dagsferske utgaver av avisa «Nationen» ved frokostbordet. I storm og ruskevær hadde flyverne Ibsen og Omdal på oppdag fra avisa gjennomført landets første flyrute for post- og passasjerer.

Ruten ble senere gjentatt noen uker senere under årsmøte til Norges Landmandsforbund i Kristiansand. I løpet av tre hektiske dager, 19 til 21. juni, fløy Omdal og Ibsen tur/retur Kristiania – Kristiansand med til sammen syv passasjerer, tusen brev og 10.000 eksemplarer av «Nationen».

Flyruten var et pr-stunt for norsk luftfart. Bøndernes egen avis ønsket å vise hvilke muligheter som lå i luftfarten, spesielt for distriktene. «Nationen» hyllet samtidig de to flyverne. I en artikkel om flyvningen skrev avisen. «.....flyverne Ibsen og Omdal har æren av at dette første forsøk blev en sukses: men de har ogsaa æren av at ha bevist at forsøket kan fortsættes, utvides til at bli en fast institution, av uvurderlig betydning for vort store land». Selv om det skulle gå lang tid før norsk luftfart for alvor kom på vingene, hadde avisas stunt vært et springbrett for Oskar Omdals videre karriere.

Etter det oppsiktsvekkende flystuntet sommeren 1920, valgte Tancred Ibsen å legge flykarrieren på hylla. Oskar Omdal fortsatte, for han mente at det var i luften han hørte hjemme. I august 1920 begynte Omdal i Det Norske Luftfartsrederi A/S. Han skulle fly den første passasjerflyruten fra Stavanger via Haugesund til Bergen. Sjøflyruten ble kortvarig, for allerede etter få måneders drift, ble både ruten og flyselskapet lagt ned. Uten statsstøtte var det ikke økonomisk lønnsomt å drive flyrute i Norge.

Under Roald Amundsens vinger

Nye muligheter skulle dukke opp for den unge eventyreren fra Kristiansand. I 1921 hadde Roald Amundsen og polarskuta «Maud» ankret opp i Seattle etter flere års drift gjennom Nordøstpassasjen. Amundsen var lei av livet om bord og ønsket å ta en snarvei til Nordpolen. Han mente dette lettest kunne gjøres med fly.

Amundsen hadde allerede i 1914 skaffet seg flysertifikat, som den første norske sivilist. Men noen særlig flyerfaring hadde han ikke, og var derfor på jakt etter en uredde pilot. Oskar Omdal var på dette tidspunktet engasjert ved Marinens flyvebåstasjon i Kristiansand. Omdal var som alltid eventyrlysten og kontaktet polarhelten sin bror og forretningsfører, Leon Amundsen.

I et brev datert 13. august 1921 tilbød han sine tjenester. «Jeg såfremt betingelsene er antagelige er villig til at medfølge Herr Roald Amundsens Nordpolekspedition som flyver og kan eventuelt ogsaa tjenestegjøre som motormaskinist». Brødrene Amundsen likte sørlendingen og engasjerte ham til den kommende Nordpolflyvningen.

Til USA med polarhelten

I mars 1922 forlot Oskar Omdal og Roald Amundsen Norge med Amerikabåten «Stavangerfjord». Turen ble starten på et samarbeid som skulle vare livet ut. Vel fremme i New York skaffet Amundsen seg en Junkers-Larsen JL-6 maskin, som skulle flys fra New York til Seattle, hvor «Maud»-ekspedisjonen hadde sin base.

På vei til Seattle fikk flyet motorstopp, og Omdal måtte nødlande i en åker i Pennsylvania. Besetningen slapp fra ulykken uten skader, men flyet ble totalvrak. Et nytt fly måtte derfor bestilles. Flyet ble sendt i deler med tog til Seattle, og videre med båt til Alaska.

Mens polarskuta «Maud» startet en ny ekspedisjon høsten 1922, ble Omdal og Amundsen værende i Alaska. De etablerte et vinterkvarter, «Maudheim», i landsbyen Wainwright. Omdal var nevenyttig og tok seg av det meste av arbeidet med hytta, som rommet både spisestue, kjøkken og to soverom.

Amundsen var kjent for komme på kant med folk, men han var godt fornøyd med den 23 år yngre sørlendingen. Med sin særegne ortografi noterte Amundsen i dagboka: «O ær helt ijennem sjikket får dette fåretagne: innsiktsfull, arbeidsåm, åmhygli å meget behagli i åmgang».

Overvintring i Alaska

I november 1922 forlot Amundsen «Maudheim», mens Omdal overvintret alene for å klargjøre Nordpolflyet. I mai året etter var Amundsen tilbake. Planen var å fly fra Alaska over polpunktet til Svalbard. Flere anså ferden som dumdristig, da ingen tidligere hadde flydd over disse enorme islagte og ukjente områdene.

Det ble imidlertid ingen polarferd, for under en prøveflyvning 11. mai 1923, ble flyet skadet etter en landing på isen. Selv om flyet ble reparert, innså Amundsen at det ikke var solid nok for langdistanseflygning i Arktis.

Roald Amundsen hadde ikke midler til en ny flyekspedisjon til Nordpolen. Kostbare flykjøp og utgiftene til den flerårige «Maud-ekspedisjonen», hadde tært på polfarerens finanser, og han var praktisk talt blakk. En rik amerikaner skulle imidlertid bli redningen. Millionærsønnen Lincoln Ellsworth tilbød Amundsen økonomisk støtte til en ny flytur, mot at han selv fikk delta på ekspedisjonen.

Landing i isødet

Den 21. mai 1925 forlot sjøflyene «N24» og «N25» Ny-Ålesund på Svalbard med kurs for Nordpolen. Oskar Omdal var med som mekaniker og satt i «N24» sammen med Ellsworth og flyveren Leif Dietrichson. I «N25» satt Amundsen, Hjalmar Riiser-Larsen og den tyske mekanikeren Karl Feucht fra flyprodusenten Dornier.

Etter vel åtte timer i luften, bestemte Amundsen at «N25» skulle lande for å beregne posisjonen. «N24» fulgte etter og landet i en råk i isen. Etter landingen kunne Omdal konstatere at «N24» tok inn vann og at en av flyets to motorer var ødelagt. Flyet var ubrukelig, og «N25» var heller ikke å se. De befant seg mer enn 250 kilometer fra Nordpolen.

Først etter et døgn fikk mannskapet på de to flyene øye på hverandre. Ellsworth, Dietrichson og Omdal la ut på en farefull tur over den uberegnelige drivisen for å komme fram til mannskapet på «N25». Underveis falt både Omdal og Dietrichson i det iskalde vannet, og det var med nød og neppe at Ellsworth klarte å redde de to nordmennene.

Redningen lå i fotsålene

Da ekspedisjonen endelig var samlet, ble det bestemt at de skulle prioritere å få «N25» i lufta. Planen var å fly tilbake til Svalbard. På knappe matrasjoner og med primitive redskaper begynte ekspedisjonsmedlemmene å klargjøre returen til sivilisasjonen.

Flyet måtte repareres, og en 400 meter lang rullebane måtte ryddes på isen. All snømåkingen og ishakkingen tæret på kreftene. De var i ferd med å gi opp da skomakersønnen fra Kristiansand kom opp med en enkel idé. Omdals forslag var å trække hele «rullebanen» flat med skoene. Dette var tidkrevende arbeid, men betydelig enklere enn å måke isen fri for snø. Den tålmodige innsatsen skulle vise seg å bli redningen.

Etter flere dager med intens banetrækking, var alt klart for å gjøre et forsøk på å ta av fra isen. Kun det mest nødvendige ble tatt om bord i flyet. Den 15. juni presset mannskapet seg sammen i «N25». Hjalmar Riiser-Larsen, som satt bak spakene, klarte på mirakuløst vis å få flyet i lufta. Etter åtte timers ferd, landet «N25» i havet ved Nordaustlandet på Svalbard. Der ble de plukket opp av fangstskuta «Sjøliv», som tilfeldigvis passerte på vei til fangstfeltet. Kapteinen utsatte sine fangstplaner og brakte ekspedisjonen tilbake til Ny-Ålesund.

Selv om ekspedisjonen ikke lyktes i å nå Nordpolen, ble deltakerne feiret som helter da de ankom Oslo 5. juli 1925. Nærmere 50.000 mennesker og et hav av småbåter møtte frem da «N25» fløy inn og landet ved Bygdøy. Flybåten la til ved Honnørbryggen og de seks ekspedisjonsmedlemmene ble feiret, før triumfferden gikk til mottakelse og middag på Slottet.

Til Nordpolen med luftskipet «Norge»

Verken Amundsen eller Omdal hadde gitt opp håpet om å nå Nordpolen. I et avisintervju etter hjemkomsten uttalte Omdal optimistisk: «Til Nordpolen skal vi, om vi så skal flyve på et vaskebrett». Året etter den mislykkede flyturen, skulle Amundsen endelig erobre Nordpolen fra luften.

Like over midnatt 12. mai 1926 nådde ekspedisjonen "Amundsen - Ellsworth - Nobile Transpolar Flight" 90 grader nord med luftskipet «Norge». «Alt-mulig-mannen» Oskar Omdal var en selvskrevet del av besetningen på 16 mann. Omdal hadde ansvar for en av luftskipets tre motorer.

Turen over polpunktet gikk fra Ny-Ålesund til landsbyen Teller i Alaska. Da de passerte Alaskas nordkyst, kunne Omdal og Amundsen se hytta «Maudheim», der de hadde oppholdt seg tre år tidligere. Vel hjemme i Norge ble de norske polfarerne hyllet som helter. I hjembyen Kristiansand fikk Oskar Omdal en storslagen mottakelse da han ankom den feststemte byen 29. juli 1926.

Nærmere 4000 mennesker og byens øvrighet var møtt frem for å hylle polarhelten. I en tale oppsummerte kaptein Einar Keim hvilken betydning den unge flyveren hadde hatt. «Alle vet vi hvad Omdal har været for Roald Amundsen, hvilken uvurderlig hjælp han har ydet ham gennem mange aars trofast venskab og arbeide.»

Nye luftfartseventyr i USA

«Norge-ekspedisjonen» ble en ny døråpner for Omdal. Høsten 1927 ble han invitert til USA av sin gode venn, sørlendingen Bernt Balchen. Flyveren Balchen skulle bistå den amerikanske polfareren Richard E. Byrd med å planlegge en Sydpolekspedisjon. Byrd ønsket å bli den første til å fly over Sydpolen.

Omdal fikk innvilget to års permisjon fra stillingen som fastlønnet flyverløytnant i Marinen. Målet med USA-turen var å bli reserveflyver i Byrds planlagte Antarktis-ekspedisjon. I påvente av ekspedisjonen fikk Omdal seg jobb på flyfabrikken Fokker i New Jersey. Omdal var en rastløs sjel, og han begynte allerede etter få måneder i jobben å se seg om etter mer spennende oppdrag.

1927 var det store luftfartsåret i USA. Sommeren dette året ble Charles Lindbergh den første som krysset Atlanterhavet alene med fly. Bragden skapte luftfartsfeber, og flere flyvere kjempet om berømmelse ved å prøve å sette nye rekorder i luften. En av dem som ble smittet av «luftfartsbasillen», var den 35 år gamle eiendomsmegleren Frances Wilson Grayson. Hun var bosatt i New York og ønsket å bli den første kvinnen til å fly over Atlanterhavet.

Skjebneturen

Med støtte fra en rik dansk-gift amerikaner gikk Grayson til anskaffelse av et Sikorsky S-36 amfibiefly, som hun døpte «The Dawn». Planen var å fly non-stop fra Newfoundland til København. Problemet var at hun ikke hadde noen pilot. Hennes førstevalg hadde trukket seg fra oppdraget fordi han mente det var for risikabelt.

En som ikke lot seg skremme av risiko, var Oskar Omdal. Til tross for at kameraten Bernt Balchen prøvde å overbevise ham om at både flyet og årstiden var dårlig egnet for langdistanseflygning, meldte Oskar Omdal seg til tjeneste som pilot for Frances Wilson Grayson.

Lille julaften 1927 klokken 17:07 tok «The Dawn» av fra Roosevelt Field på Long Island. Om bord var Omdal, Grayson, en navigatør og en radiooperatør. Flyet skulle mellomlande i Harbour Grace på Newfoundland før turen over Atlanterhavet, men så langt kom flyet aldri.

«The Dawn» ble sist sett av den amerikanske kystvakten utenfor Cape Cod to timer etter avgang. Det var dårlig vær i området, og da flyet ikke dukket opp på Newfoundland, ble det igangsatt en storstilt leteaksjon som varte i flere dager. «The Dawn» og besetningen var sporløst forsvunnet.

Mens leteaksjonen pågikk og håpet svant, ble Roald Amundsen intervjuet. Til den danske avisen Politiken sa han dette om Omdal. «Han var en av de få helt vakre karakterer, jeg har møtt i mitt liv, og han var en utmerket flyver, som var fullt på høide med den opgave, han hadde satt sig. Hvis det virkelig er gått galt, er det ikke, fordi Omdal ikke var opgaven voksen, men fordi der må ha inntruffet ting, som ikke var til å forutse.»

Oskar Omdal ble bare 32 år gammel. Roald Amundsen skulle lide samme skjebne som sin trofaste følgesvenn et halvt år senere. I juni 1928 forsvant han og besetningen på flyet «Latham 47» et sted mellom det norske fastlandet og Bjørnøya. Verken Omdal eller Amundsen ble noen gang funnet. Begge fikk havet som sitt siste hvilested.

Kapittel 9: Den skjebnesvangre leteaksjonen

I mai 1928 havarerte det italienske luftskipet «Italia» på returen fra Nordpolen. Søket etter «Italia-ekspedisjonen» ble den største leteaksjonen i polarhistorien. Den første som reiste for å lete var flyveren Finn Lützow-Holm fra Risør. I flere uker satte han livet i spill for å redde de fortapte italienerne.

Hjalmar Riiser-Larsen brukte lørdagen 26. mai 1928 på å besøke torpedoskolen i Horten. Som kaptein og pilot i Marinen var Riiser-Larsen opptatt av å ha oversikt over sjøforsvaret. Besøket ble avbrutt da Riiser-Larsen mottok en viktig telefon fra Marinestyrelsen.

Han ble bedt om å stille på et møte i Forsvarsdepartementet i hovedstaden. Det hastet, for en forferdelig ulykke hadde skjedd i Arktis. Det italienske luftskipet «Italia» hadde styrtet på returen fra Nordpolen til Svalbard. Ingen visste hvor luftskipet befant seg eller om noen hadde overlevd, og italienske myndigheter hadde bedt Norge om assistanse.

Riiser-Larsen var ansett som en av de mest erfarne pilotene i Norge. Få hadde bedre kjennskap til flyvning i Arktis enn ham. I tillegg var han en dyktig planlegger og ekspedisjonsleder. All denne kunnskapen og erfaringen var høyt ønsket, og Riiser-Larsen tok første tog østover og brukte reisen til å planlegge. Vel fremme i Oslo presenterte han sin redningsplan og fikk den godkjent.

Allerede samme kveld var Riiser-Larsen godt i gang med den praktiske organiseringen av den polare redningsaksjonen. Det var ingen tid å miste. Planen var å sende et rekognoseringsfly til Svalbard for å starte søket etter overlevende. Han hadde behov for en dyktig og modig pilot, som ikke var redd for å sette eget liv på spill. Han visste akkurat hvem han skulle kontakte – sin gode venn og kollega, Finn Lützow-Holm fra Risør.

Den norske unnsetningsekspedisjonen skulle bli en av mange leteekspedisjoner som begav seg nordover denne skjebnesommeren. Søket etter den havarerte «Italia-ekspedisjonen» ble den største og mest nervepirrende leteaksjonen i polarhistorien. Flere nasjoner sendte fly, skip og letemannskaper til Svalbard. Alle ønsket å redde de havarerte italienerne. Redningsaksjonen kom til å kreve mange menneskeliv. Søket etter «Italia» kom i lang tid til å forme bildet av hvem som ble ansett som polarhistoriens store «helt», og hvem som ble betraktet som «skurken».

Norge var den første nasjonen som sendte en unnsetningsaksjon til Svalbard. På sin egen 38-årsdag forlot pilot Finn Lützow-Holm og mekaniker Svein Myhre marinebyen Horten i et spinkelt, ettmotors Hansa Brandenburg sjøfly. Det hastet å starte søket etter Umberto Nobiles forsvunne ekspedisjon.

Dette var andre gang på tre år at Finn Lützow-Holm reiste til Svalbard for å lete etter en forsvunnet polfarer.

Prestesønnen fra Risør

Finn Lützow-Holm ble født i Nesseby i Finnmark 28. mai 1890. Faren Ole Arntzen Lützow-Holm var sokneprest i den lille bygda. Han var også politisk engasjert og representerte Finnmark på Stortinget. Da Finn var to år, ble faren utnevnt til ny sogneprest i Risør. Familien flyttet sørover til den hvitmalte byen ved Skagerrak. Faren var tilbake på gamle trakter, ettersom han selv var født i sørlandsbyen i 1853. Oles farfar, Peter Holm, hadde på midten av 1850-tallet vært lærer og kateket i Risør. Han hadde også representert Risør på Stortinget.

Finn Lützow-Holm vokste opp i kystbyen, og det var kanskje nærheten til havet som gjorde at han valgte en annen levevei enn faren og farfaren. I 1909 ble han tatt opp som kadett ved Sjøkrigsskolen i marinebyen Horten. Ved opptaksprøven var han den beste eleven det året.

Tre år senere skulle også han få sitt kall fra oven. Det kom ikke fra Gud, men fra motorduren til Norges første fly. Marinens egen flymaskin som bar navnet «Start». Opplevelsen ble avgjørende for Finn Lützow-Holm – han ville bli flyver. I 1916 tok han flysertifikat og ble en av få fastlønte offiserer i Marinens flyvevesen. To år senere ble han den første sjefen ved Kristiansand flystasjon.

Sommeren 1922 utførte han en bragd som gjorde ham til en av landets mest anerkjente flyvere. Han ble den første som fløy strekningen Horten-Kirkenes tur/retur.

Leteaksjon etter Amundsens Nordpolekspedisjon

Tre år senere fikk Finn Lützow-Holm et spesialoppdrag. Den 2. juni 1925 var det gått 14 dager siden polarhelten Roald Amundsens Nordpolekspedisjon hadde forlatt Ny-Ålesund på Svalbard i to Dornier Wal sjøfly. Ekspedisjonen telte seks menn, deriblant flyver og mekaniker Oskar Omdal fra Kristiansand og Lützow-Holms gode venn, Hjalmar Riiser-Larsen.

De to flyene, «N24» og «N25», skulle forsøke å fly til Nordpolen, for så å returnere til Svalbard. Etter avgangen fra Ny-Ålesund 21. mai, hadde ingen hørt fra Amundsen. Den norske regjeringen besluttet å sende en unnsetningsekspedisjon til Svalbard for å lete etter dem. Ekspedisjonen bestod av to av marinens fly, samt personell. Leder for leteaksjonen var Finn Lützow-Holm.

I midten av juni 1925 ankom Lützow-Holm og unnsetningsekspedisjonen Ny Ålesund. En av deltakerne var flyveren Bernt Balchen fra Kristiansand, som deltok som vernepliktig reserveflyver. Verken Lützow-Holm eller Balchen fikk nevneverdig erfaring med polarflyvning denne sommeren,

ettersom Amundsen og resten av ekspedisjonsdeltakerne plutselig dukket opp i Ny-Ålesund før redningsaksjonen kom skikkelig i gang.

Amundsens ekspedisjon hadde blitt nødt til å nødlande på isen på 88 grader nord, da et av flyene fikk motortrøbbel. Etter flere uker på isen klarte de å lette i ett av flyene med alle ekspedisjonsdeltakerne om bord. De landet ved nordspissen av Svalbard, hvor en passerende selfangstskute plukket dem opp og fraktet de utslitte polfarerne tilbake til Ny-Ålesund.

Luftskipet «Norges» triumf

Selv om Amundsen ikke nådde Nordpolen ble ekspedisjonen i 1925 feiret som en suksess. De overlevde og kom tilbake i live. Amundsen ga ikke opp, og allerede året etter var han tilbake på Svalbard, denne gangen for å prøve å erobre Nordpolen med luftskipet «Norge». Det var konstruert av den italienske ingeniøren Umberto Nobile, og italieneren deltok selv på ekspedisjonen som luftskipets kaptein og fører.

Den 11. mai 1926, da Amundsen gikk om bord i luftskipets gondol i Ny Ålesund, var mye av ferden allerede gjennomført. Nobile og Hjalmar Riiser-Larsen hadde fløyet luftskipet fra Roma til Svalbard. Denne ferden var nesten dobbelt så lang som den planlagte turen over polpunktet.

Like etter midnatt 12. mai 1926 nådde ekspedisjonen "Amundsen - Ellsworth - Nobile Transpolar Flight" 90 grader nord. Luftskipet landet ikke, men slapp i stedet tre flagg over polpunktet: Et norsk, et amerikansk og et enormt italiensk. Dagen etter landet de i Teller, Alaska – som den første ekspedisjonen som hadde fløyet over Nordpolen fra Europa til Nord-Amerika.

Uvennskap mellom polfarerne

Selv om luftferden med «Norge» ble ansett som vellykket, fikk den et stygt etterspill. Allerede under ekspedisjonen hadde forholdet mellom den norske polarhelten og den italienske konstruktøren surnet. Etter Nordpolbragden ble Roald Amundsen og Umberto Nobile uvenner.

Amundsen trakk seg tilbake og brukte tiden på å skrive den selvbiografiske boken «Mitt liv som polarforsker», som kom ut i 1927. I boken så han tilbake på sine mange triumfer, men tok også et bittert oppgjør med alle han følte hadde behandlet ham urettferdig. En av dem som fikk mest tyn, var den italienske konstruktøren.

Amundsen mente at Nobile var inkompetent, nervøs og hissig. Det var nærmest en sensasjon at luftskipet ikke hadde styrtet flere ganger. Og hver gang, var det ifølge den norske polarhelten, Nobiles feil.

Italia-ekspedisjonen

Italieneren mente imidlertid at Roald Amundsen hadde hatt en passiv rolle under ekspedisjonen. Amundsen hadde for det meste sittet i en stol og kikket ut av vinduet under luftferden. Nobile hadde tross alt tegnet, konstruert og ført «Norge» over Nordpolen. Umberto Nobile ønsket revansj. Han ønsket å gjennomføre en italiensk ekspedisjon til Arktis for å vise verden – og ikke minst Amundsen – at han var en dyktig navigatør og polarflyver.

I april 1928 forlot luftskipet «Italia» den italienske hovedstaden. Luftskipet var søsterskipet til «Norge», og hadde som mål å utforske ukjente områder mellom Svalbard og Nordpolen. Ekspedisjonen var, i motsetning til «Norge-ekspedisjonen», også vitenskapelig. Om bord i «Italia» var blant annet den svenske meteorologen Finn Malmgren, den tsjekkiske radiologen František Běhounek og den italienske fysikeren Aldo Pontremoli.

Tidlig om morgenen den 23. mai 1928 gjorde Nobile og resten av mannskapet på «Italia» seg klare til å ta av fra den store luftskipshangaren i Ny-Ålesund. Før avreise holdt den katolske kapellanen, pater Gianfranceschi, en kort bønn for luftskipet og mannskapet som telte 16 personer, samt Nobiles hund «Titina». Den lille foxterrieren var alltid med sin eier og hadde også deltatt på ferden med luftskipet «Norge» to år tidligere.

Luftskipet fulgte østkysten av Grønland nordover mot Nordpolen. Rundt midnatt var «Italia» over polpunktet. Det italienske flagget, samt et vakkert eikekors gitt av pave Pius XI, ble sluppet ned fra luftskipet. For Nobile må dette ha vært både en personlig revansj og en nasjonal seier for Italia. Italienerne hadde bevist at også de kunne erobre det isdekte Arktis.

Luftskipet «Italia» sirklet over polpunktet i to timer før det begynte returen til Svalbard. På tilbaketuren møtte luftskipet dårlig vær med mye motvind. Tåke la seg som is på den ytre ballongduken. Luftskipet fikk også tekniske problemer som førte til at det mistet høyde. Om bord i «Italia» ble det arbeidet iherdig for å holde luftskipet i lufta, men forgjeves.

Havariet

Fredag 25. mai 1928, klokken 10.27, sendte «Italia» ut sin siste beskjed over radio til forsyningskipet «Città di Milano», som lå i Ny-Ålesund. Få minutter senere traff luftskipet polarisen med et brak. Gondolen hvor mannskapet befant seg, ble knust og løsnet i sammenstøtet med isen, og selve luftskipsballongen, som hadde blitt lettere, begynte å stige til værs. Om bord i luftskipsballongen var det seks italienere.

Tilbake på isen lå en hund og ti mann. Flere av dem var skadet og en av dem, mekanikeren Pomella var død. Ekspedisjonens leder, Umberto Nobile, hadde brukket både et ben og en arm. De forkomne

italienerne hadde strandet på et isflak omkring 70 kilometer nordøst for Nordaustlandet, helt nord på Svalbard. Det måtte et under til for å redde dem.

Redningsaksjonen

Da luftskipet ikke returnerte til Ny-Ålesund, ble det slått alarm. «Italia» hadde forsvunnet i isen, og ingen visste helt hvor. Norske myndigheter ble bedt om å hjelpe, og Hjalmar Riiser-Larsen fikk oppdraget med å organisere letingen.

Tre dager etter havariet var Finn Lützow-Holm og flymekaniker Svein Myhre på vingene i et av Marinens rekognoseringsfly. I Tromsø ble flyet og de to mennene fraktet videre til Ny-Ålesund med ishavsskuta «Hobby». Ishavsskuta, som var bygd ved Dybvikens verft i Arendal i 1919, ble ofte brukt av ekspedisjoner i Arktis. Denne gangen skulle skuta fra Arendal bistå i søket etter italienerne.

Den norske unnsetningsekspedisjonen omfattet også Hjalmar Riiser-Larsen og mekaniker Jarl Bastø. De skulle komme etter med et fly til, samt hundespenn ledet av erfarne fangstmenn. En annen nordmann hadde også planer om å bidra, men han måtte organisere sin egen redningsekspedisjon.

«Right away»

Umberto Nobiles forsvinning hadde vekket den pensjonerte polarhelten Roald Amundsen. Da ulykken ble kjent, befant Amundsen seg på en offisiell middag i Oslo. I løpet av middagen ble han spurt om han ønsket å bistå i søket. «Right away», lød svaret.

Amundsen skulle imidlertid få store problemer med å skaffe både kapital og fly til å lete etter rivalen som var strandet i isødet. Lenge så det ut til at Amundsens redningsekspedisjon ville krasjlande før den kom i gang. Det var først da en norsk grosserer med gode forbindelser i Frankrike engasjerte seg, at Amundsens ekspedisjon ble mulig. Frankrike sa seg villig til å stille med flybåten «Latham 47», samt en besetning på fire personer.

Mens Amundsen hadde oppholdt seg i sitt hjem på Svartskog utenfor Oslo for å planlegge sin egen redningsekspedisjon, hadde den norske unnsetningsekspedisjonen i flere dager satt livet på spill for å finne havaristene.

På leting etter Nobile

Allerede dagen etter ankomsten til Ny-Ålesund var Lützow-Holm og flymekaniker Svein Myhre i lufta for å lete, men verken luftskipet eller besetningen lot seg se. En dag kom de ikke tilbake til ishavsskuta «Hobby» etter en rekognoseringstur, og snart begynte spekulasjonene: Hadde også de havarert?

Hjalmar Riiser-Larsen, som hadde ankommet Svalbard, fløy ut for å lete, og etter fire døgn ble Lützow-Holms fly med de to flyverne lokalisert på fjordisen. Flyverne manglet drivstoff. Fra «Hobby» ble det sendt ut hundespenn med bensin, slik at de klarte å få flyet på vingene igjen.

Forsvinningen skyldtes en nødlanding forårsaket av tett tåke. Motortrøbbel og lite bensin tvang dem til å søke tilflukt i en gammel fangsthytte i påvente av hjelp. Etter å ha blitt reddet, var de klare til å fortsette søket etter Nobile og hans menn.

Samtidig som Lützow-Holm og mekaniker Myhre var savnet, hadde det skjedd et gjennombrudd i søket etter de savnede italienerne. Da luftskipet havarerte på isen den 25. mai, hadde et rødt telt, en sovepose, noe proviant og en del utstyr falt ut av luftskipet. Dette hadde holdt de ni havaristene i live på isflaket. Noe annet som hadde kommet uskadd fra kollisjonen var et radioapparat, og dette skulle vise seg å få avgjørende betydning.

De forkomne italienerne hadde febrilsk prøvd å få kontakt med omverdenen, men det var først etter tretten dager på isen at de fikk radioforbindelse med forsyningsskipet «Città di Milano». Nyheten om at ni menn hadde overlevd havariet, førte til at flere nasjoner mobiliserte for å hjelpe «Italias» mannskap.

Selv om det var oppnådd radiokontakt med de havarerte, var man ikke helt sikre på hvor de befant seg. Dessuten var det ikke bare én gruppe man skulle lete etter, men tre.

Seks skadde personer og en hund oppholdt seg i et rødt telt på et isflak. En annen gruppe på seks personer hadde forsvunnet sammen med luftskipsballongen etter at den krasjet på isen. I tillegg hadde en tredje gruppe på tre personer forlatt teltet for å forsøke å krysse isen mot Svalbard i håp om å hente hjelp. En av dem var den svenske meteorologen Finn Malmgren.

Flere redningsaksjoner

Det at en svensk statsborger var forsvunnet, gjorde at Sverige sendte sin egen redningsaksjon med flere fly til Svalbard. Svenskene leide også ishavsskuta «Quest» som støtteskip. Skuta som var bygd på Lindstøls verft i Risør i 1917, var tidligere brukt til ulike oppdrag både i Arktis og Antarktis.

Svenskene fikk selskap av flere nasjoner. Sovjetunionen sendte skipene «Magylin» og verdens største isbryter, «Krasin». Italia sendte flere langdistansefly nordover, og også Finland bidro med et fly. I tillegg var Roald Amundsens franskstøttede redningsekspedisjon ventet til Svalbard.

I flere uker hadde det kun vært den norske unnsetningsekspedisjonen med Riiser-Larsen og Lützow-Holm som hadde søkt etter havaristene. De hadde kartlagt og gjennomført et enormt område nordvest på Svalbard. I midten av juni ankom flere utenlandske fly øygruppen. Disse flyene var

betraktelig bedre enn de spinkle norske rekognoseringsflyene. De utenlandske pilotene kunne nå konsentrere seg om steder som ikke var kartlagt av nordmennene.

Den 20. juni ble Nobiles røde telt endelig oppdaget av et italiensk fly. Da det var vanskelig å lande, ble det sluppet ned proviant og utstyr til havaristene. Tre dager etter at Nobiles leir ble oppdaget, klarte den svenske flyveren Einar Lundborg å lande i nærheten av teltet.

Lundborg hadde fått beskjed om å redde den skadede Umberto Nobile først. Nobile protesterte, men ble til slutt med i flyet sammen med hunden «Titina». Beslutningen om å bli med på første fly hjem, skulle få konsekvenser for italieneren. Han ble raskt stemplet som feig og egoistisk, da han hadde reddet seg selv og sin hund før sine menn.

Da Lundborg returnerte for å redde flere, havarerte flyet hans på isen. Dermed ble den svenske piloten selv en del av den italienske havarileiren. Lundborg ble senere hentet av et svensk fly 6. juli.

Italienerne ble først reddet av den sovjetiske isbryteren «Krasin» 12. juli. Da var det gått 48 dager siden havariet. «Krasin» plukket også opp to av besetningsmedlemmene, som hadde tatt beina fatt for å ta seg frem til Svalbard. De kunne fortelle at den svenske meteorologen Finn Malmgren hadde omkommet på veien.

Av Italias besetning på 16 personer ble 8 personer reddet. De seks italienerne som hadde oppholdt seg i ballongen da den havarerte på isen ble aldri funnet. De var imidlertid ikke de eneste som forsvant i polarisen denne skjebnesommeren.

Amundsens siste reise

Ettermiddagen 18. juni 1928 forlot det franske sjøflyet «Latham 47» Tromsø havn. Flyet skulle fly til Ny-Ålesund for å bidra i søket etter Nobile. Om bord var polarhelten Roald Amundsen, den norske flyveren Leif Dietrichson, samt en fransk besetning på fire mann. Tre timer etter avgangen fra Tromsø, underveis mot Bjørnøya, kom siste livstegn fra «Latham 47». I Ny-Ålesund ventet folk på at Amundsen skulle ankomme gruvebyen, men polarheltens fly kom aldri frem til bestemmelsesstedet.

I begynnelsen trodde man at Amundsen hadde endret planene. Flere mistenkte at han hadde forsøkt å komme alle i forkjøpet for å bli den første som reddet Nobile, men etter hvert innså man at «Latham 47» kunne ha havarert på vei til Svalbard. En fransk-norsk leteaksjon ble igangsatt, og flere skip og fly deltok i søket, men forgjeves.

Trolig forsvant flyet på veien mellom Tromsø og Svalbard. I slutten av august 1928 ble de første vrakrestene etter «Latham 47» funnet. Først en vingeflottør utenfor Torsvåg i Troms, og senere to

bensintanker fra flyet — én på Trøndelagskysten og én i Vesterålen. Det ble klart at Amundsen, Dietrichson og den franske besetningen omkom i ulykken.

Roald Amundsen ble 55 år gammel. Nyheten om at verdens mest kjente polfarer hadde mistet livet i forsøket på å redde sin italienske rival førte til stor sorg i Norge. I tillegg skapte det en hatsk stemning mot Umberto Nobile. Mange nordmenn mente at det var italienerens skyld at Norge hadde mistet en av sine største helter.

I Norge skulle Umberto Nobile lenge inneha stempelen som polarhistoriens «bad guy». Det var først på begynnelsen av 2000-tallet at nordmenn fikk et mer nyansert bilde av den italienske ekspedisjonslederen.

Polarhistoriens største redningsaksjon

Da leteaksjonen etter «Latham 47» ble avblåst i september 1928, kunne Hjalmar Riiser-Larsen og Finn Lützow-Holm omsider reise hjem til Norge. I mer enn tre måneder hadde de søkt etter både Nobile og Amundsen, og for sin innsats ble Finn Lützow-Holm utnevnt til ridder av 1. klasse av St. Olavs Orden.

Leteaksjonen etter luftskipet «Italia» og «Latham 47» sommeren 1928, anses som polarhistoriens største leteaksjon. På det meste deltok 1500 personer, 23 fly, 20 skip, to hundespann og flere skipatruljer. Selve redningsaksjonen krevde ni ofre. Ett mer enn de som ble reddet etter «Italias» havari. De omkomne var de seks som befant seg på «Latham 47», samt besetningen på et italiensk fly som havarerte i Frankrike på vei til Svalbard.

Nobiles ekspedisjon var ikke den første som havarerte under et forsøk på å nå Nordpolen fra luften. Sommeren 1897 forsøkte en svensk ekspedisjon å nå klodens nordligste punkt i en hydrogenballong, men forsvant sporløst underveis. Hva som hadde skjedd med dem, var lenge et mysterium. Polargåten ble først løst en varm augustdag i 1930.

Kapittel 10: Døden på Kvitøya

I 1930 løste Bratvaag-ekspedisjonen og den unge zoologen Adolf Sørensen fra Arendal et 33 år gammelt polarmysterium. På Svalbards østligste øy fant de restene av den savnede svenske Andrée-ekspedisjonen. Det sensasjonelle funnet skapte overskrifter verden over.

Fangstskuta «Bratvaag» ankom Svalbards østligste utpost, Kvitøya, 5. august 1930. Kvitøya ble omtalt som «Utilgjengelighetens øy», da den var omkranset av farlige grunner og ofte et bredt belte av drivis. Det tilhørte derfor sjeldenhetene at noen gikk i land på Kvitøya. Denne sommerdagen var forholdene spesielt gunstige, og den isdekte øya nærmest innbød til besøk. En mild vinter og en varm sommer hadde ført til at deler av drivisen hadde smeltet og drevet bort, slik at det var isfritt helt inn til land.

Om bord i «Bratvaag» var mannskapet uvitende om at de snart skulle bidra til å løse et gammelt polarmysterium. Fangstskuta fra Ålesund var på vei til Frans Josefs land lenger øst i Nordishavet. «Bratvaag-ekspedisjonen» var på et kombinert fangst- og forskningstokt. Et fangstlag skulle drive jakt, mens den unge zoologen Adolf Sørensen og to andre forskere, skulle utføre vitenskapelige undersøkelser. Selv om det ikke var planlagt noe strandhugg på Kvitøya, gjorde den varme sommeren et besøk mulig, og fangstmennene kjente sin besøkelsestid.

Om morgenen den 6. august dro de ut for å jakte hvalross. Flere dyr ble felt, men jakten i det varme sommerværet gjorde mennene tørste. De unge fangstmennene Olav Salen og Karl Tusvik ble sendt av gårde for å finne vann. Da de lette etter friskt brevann, gjorde de samtidig et sensasjonelt funn. På en steinstrand fikk Salen øye på et metallokk. De unge mennene undret seg over at det skulle være avtrykk etter mennesker på et så øde sted, og de begynte å se seg rundt etter flere spor.

Et par hundre meter opp fra stranda så de en mørk gjenstand. Det viste seg å være en seilduksbåt som var halvveis begravet i snø og is. I båten fant de navigasjonsutstyr, redskaper, dagbøker og rester av et svensk flagg med unionsmerke.

Om lag 10 meter fra båten fant de et skjelett som lå lent opp mot en fjellhylle. Hodet og en del av overkroppen var borte. Mens de lette etter vann, hadde de snublet over det siste leirstedet til en savnet polarekspedisjon. I flere tiår hadde det vært et uløst mysterium om hva som hadde hendt med ekspedisjonen.

Med «Bratvaag» på tokt

I slutten av juli 1930 forlot fangstskuta «Bratvaag» Ålesund med retning Svalbard. Om bord var den 26 år gamle Adolf Sørensen fra Arendal. Sørlendingen hadde nylig avlevert sin hovedfagsoppgave i

zoologi ved Universitetet i Oslo. Adolf Sørensen hadde mønstret på «Bratvaag-ekspedisjonen» for å finansiere studiene, samt studere dyrelivet i Arktis. Ifølge dagboknotatene hans var han veldig klar for å forlate Ålesund og begi seg ut på eventyr i nord.

«Ålesund 22-7-30. Hotel Skandinavie.

Ekspedisjonen til Franz Josefs Lands skulle ha startet søndag 20de men befinner sig fremdeles i denne gudsforlatte by. I to døgn har jeg bodd paa dette hotel med det utenlandske «Schwung» paa navnet, to døgn fulde av lutter kjedsomhet».

Ekspedisjonen skulle imidlertid bli alt annet enn kjedelig. Den var ledet av geolog Gunnar Horn ved Norges Svalbards- og Ishavsundersøkelser (NISU) og var et kombinert fangst- og forskningstokt. Horn, Sørensen og botaniker Olaf Hanssen skulle foreta vitenskapelige undersøkelser på Frans Josefs land og tilstøtende områder, mens et fangstlag på tolv mann skulle drive med sel- og hvalrossfangst.

«Bratvaag» ble ført av den rutinerte kaptein Peder Eliassen, og skulle også utføre et hemmelig oppdrag. De skulle annektere Victoriaøya, en isdekt øy mellom Svalbard og Frans Josefs land, på vegne av «Bratvaags» eier, Harald M. Leite.

Den planlagte annekteringen må ses i sammenheng med den norske ishavsimperialismen som rådet i mellomkrigstiden. I løpet av 1920-tallet hadde Norge tilegnet seg flere øyer i polare strøk og flere nordmenn ivret også for at Øst-Grønland skulle bli norsk.

«Bratvaag-ekspedisjonen» har imidlertid ikke gått inn i historien på grunn av landnåm i Arktis, ettersom den islagte Victoriaøya aldri ble norsk. Øya ble derimot annektert av Sovjetunionen i 1932. Ekspedisjonens virkelig store oppdagelse var da fangstmennene avdekket Kvitøyas hemmelighet 6. august 1930.

Kvitøyas hemmelighet

Etter at fangstmennene Olav Salen og Karl Tusvik hadde oppdaget seilduksbåten på steinstranda på Kvitøya, hentet de kaptein Eliassen og det øvrige mannskapet. Kaptein Eliassen hadde lang fartstid på ishavet og kjente til historien om svenskene i ballongen som hadde forsvunnet 33 år tidligere. Eliassen innså raskt at de hadde snublet over leiren til «Andrées polarexpedition».

Skjelettet til ekspedisjonslederen, Salomon August Andrée, fant de lent opp mot en svakt skrånende fjellvegg. Skjelettet manglet hodet og overkroppen. Det kunne virke som om han hadde sittet der og inntatt sitt siste måltid. Ved skjelettet lå et gevær, tabletter, en veltet kaffekopp og en primus.

På et annet sted på stranda stakk et par støvler frem fra en bergkløft dekket av stein, og det så ut som om den avdøde hadde blitt forsøkt gravlagt. I nærheten av bergkløften lå et kranium. Levningene skulle vise seg å tilhøre ekspedisjonens fotograf, Nils Strindberg.

Nordmennene begynte å samle spor og levninger, og alle funn ble nøye avtegnet og fotografert. Zoologen Adolf Sørensen bidro med utgravning og fotografering. Alt utstyr, samt levningene etter de to ekspedisjonsmedlemmene ble hugget løs fra isen, pakket ned og flyttet over i «Bratvaag». Før fangstskuta forlot Kvitøya ble det reist en varde med trestang og kors, slik at det var mulig å finne igjen stedet.

«Bratvaag» fortsatte sin ferd mot Victoriaøya og Frans Josefs land, men fortalte om funnet til en passerende selfangstskute som var på vei til Tromsø. Det ble dermed kapteinen på fangstskuta «Terningen» som brakte nyheten om funnet på Kvitøya tilbake til sivilisasjonen. Nyheten om at Andrées Nordpolekspedisjon var funnet, skapte et mediesirkus. Journalister fra inn- og utland valfartet til Tromsø i håp om å bli de første til å intervju mannskapet på «Bratvaag», så snart de returnerte fra Frans Josefs Land.

Noen klarte ikke å vente. Den svenske redaktøren Knut Stubbendorff leide fangstskuta «Isbjørn» og dro til Kvitøya for å gjøre sine egne undersøkelser. Der fant de et telt med levningene av det tredje ekspedisjonsmedlemmet, Knut Fränkel. De fant også loggbøker, kart og filmruller.

Den 2. september 1930 ankom «Bratvaag» Tromsø. Et fulltallig pressekorps, svenske representanter samt byens ledelse var møtt frem for å ta dem imot. Levningene og gjenstandene ble tatt i land slik at en vitenskapelig kommisjon kunne gjennomgå funnene. To uker senere ankom også fangstskuta «Isbjørn» med sin last fra Kvitøya.

Den svenske kanonbåten «Svensksund» var sendt til Tromsø for å bringe de døde polarheltene hjem til Sverige. «Svensksund» var det samme skipet som hadde brakt Andrée og hans menn til Svalbard i forkant av ekspedisjonstarten i 1897. Hele Sverige var i sorg over sine tapte polarhelter. Den 5. oktober 1930 var over 100 000 mennesker møtt opp for å ta imot kistene da de ankom Stockholm.

Ekspedisjonens dagbøker ble siden transkribert og utgitt i bokform. En fotoekspert klarte også å fremkalle flere av fotografiene Nils Strindberg hadde tatt under ekspedisjonen. Ved hjelp av disse kildene fant man ut hva som hadde skjedd med ekspedisjonen, etter at den forlot Danskøya på Svalbard 11. juli 1897.

Svensken som ville erobre Nordpolen med ballong

Salomon August Andrée ble født i Gränna i Småland i 1854. Han var utdannet ingeniør og var en ivrig aeronaut. Interessen for ballongflyvning hadde han fått etter et opphold i USA på 1870-tallet. I 1893 kjøpte han seg sin egen hydrogenballong som han ga navnet «Svea». Med Svea klarte han å fly fra Gøteborg til Gotland.

Utfordringen med ballongferd var å kunne styre ballongen dit man ønsket. Ballongen fulgte vinden, men Andrée hevdet at han hadde funnet en løsning på problemet. Den oppfinnsomme ingeniøren hadde utviklet spesielle slepelinor som gjorde at han kunne styre ballongen. Andrées drøm var å bli den første til å fly med ballong over Atlanterhavet. Problemet var at ingen ville finansiere turen. Han måtte finne på noe som var betydelig mer spektakulært.

På 1890-tallet var Arktis et stort, uoppdaget område på kartet, og ingen visste hva som befant seg der. I 1895 lanserte ingeniør Andrée ideen om å nå Nordpolen med en ballong. Mange var kritiske fordi de mente planen var urealistisk, mens noen profilerte svensker likte tanken på at en vellykket Nordpolferd kunne gjøre Sverige til en stormakt innen polarforskning.

Andrées idé ble lansert samtidig med at Fridtjof Nansen forsøkte å drive med isen over Nordpolen med polarskuta «Fram». Unionspartneren Norge holdt på å seile forbi Sverige når det gjaldt polare erobringer. Dette falt ikke i god jord hos den svenske eliten, noe som økte interessen for Andrées prosjekt. Både dynamittkongen Alfred Nobel og den svenske kongen Oscar 2. støttet prosjektet økonomisk. Andrée trengte mye penger, for det var dyrt å fly til Nordpolen med ballong.

Nordpolballongen ble sydd i Paris og fikk navnet «Örnen». Ballongen ble ikke testet før den ble brakt til Virgohamna på Danskøya helt nord på Svalbard, hvor Andrée hadde fått bygget en hangar. Andrée-ekspedisjonen hadde tilhold her hele sommeren 1896, hvor de tålmodig ventet på at vinden skulle blåse i riktig retning og føre ballongen mot nord.

Den riktige vinden uteble, og høsten 1896 måtte ekspedisjonen returnere til Sverige. Prosjektet ble ansett som en fiasko. Det ble ikke bedre av at Fridtjof Nansen samme år returnerte til Norge i triumf etter flere år innefrosset i Arktis, hvor han og hans makker Hjalmar Johansen hadde nådd lenger nord enn noen andre.

Tidenes pakkelliste

Ingeniør Andrée ga ikke opp, og neste sommer reiste han igjen tilbake til Danskøya. Et av ekspedisjonsmedlemmene hadde i mellomtiden trukket seg. Han mente prosjektet var for risikabelt, og han påpekte at ballongen var lekk.

Andrée fikk inn en erstatting, slik at ekspedisjonen bestod av tre personer: Ekspedisjonsleder Andrée, fotograf Nils Strindberg og erstatteren, meteorolog Knut Frænkel. Ingen av dem hadde særlig polarerfaring, noe som kom tydelig frem av pakkelisten for ekspedisjonen. Den inneholdt blant annet halstørklær av silke, hansker av kalveskinn, champagne, portvin, leksikon i flere bind, broderte duker og hengelåser med nøkler. Siden planen var å passere polpunktet og håpe på å ende opp enten i Russland eller USA, tok de for sikkerhets skyld med både rubler og dollar.

Den 11. juli 1897 kom endelig vinden de hadde ventet på. Ekspedisjonsmedlemmene klatret opp i ballongkurven, samtidig som reperiene som holdt ballongen fast ble kuttet og hangarveggene fjernet. Ballongen steg raskt og ble slengt ut i den kraftige vinden.

Allerede fra start kom ekspedisjonen feil ut. Slepelinene som Andrée hadde konstruert for å kunne styre ballongen, ble liggende igjen på land. Ballongen før ut med vinden, men uten slepelin var «Örnen» umulig å manøvrere. Vinden presset også ballongen ned mot havoverflaten. Det ble panikk om bord og mannskapet måtte kaste ut mye ballast for å klare å vinne høyde.

Selv om Andrée visste at han hadde kommet feil ut, valgte han å fortsette ekspedisjonen. I stedet for å avbryte, lagde svenskene kaffe og nøt at de endelig var i lufta. Ekspedisjonen hadde med 36 brevduer som de kunne bruke til å sende beskjeder med. Problemet var at brevduene aldri hadde lært seg veien hjem. Kommunikasjon med omverden var derfor umulig.

Dårlig forberedt

Ballongferden mot Nordpolen endte etter kun to dagers luftferd. Etter en lang kamp for å holde seg i lufta, måtte «Örnen» til slutt gi tapt og lande på isen. Ballongen lakk og frost og tåke presset den ned. Ekspedisjonen nådde 82° 56' nord. Langt fra polpunktet.

Svenskene var i ukjent terreng, og det var is overalt. De oppga planen om å nå Nordpolen og forsøkte i stedet å ta seg tilbake til Svalbard — men de var altfor dårlig utstyrt for polferd. Mens Nansen hadde hentet klesinspirasjon fra inuittene på Grønland før han dro mot nord, hadde Andrée handlet moteriktige klær i Stockholms finere butikker. Andrée og hans kompanjonger var kledd for en trivelig ballongferd. Kledd i blå nikkers og matchende vest, med spasersko av lær og knestrømper av ull, var de havnet på feil «catwalk».

Skiutstyr hadde de heller ikke med seg, og kjelkene de hadde tatt med var både feilkonstruerte og blytunge. Returen ble derfor et blodslit. Etter hvert som de slet seg bortover på isen, ble det kaldere og mørkere. De innså at de måtte finne ly før vinteren satte inn, men det var kun is å se i horisonten. Svenskene bestemte seg derfor for å bygge en hytte av isblokker. Her holdt de hus, mens isen drev dem sørover.

Døden i isødet

I begynnelsen av oktober 1897 oppdaget de en snøkledd øy, som ikke var merket på noe kart. De var kommet til Kvitøya. Den 5. oktober klarte de å komme seg i land. Ifølge dagbøkene prøvde de å etablere en leir ved hjelp av drivved. Det siste dagboksnotatet ble skrevet kun tre dager etter ankomsten til øya. Med stor sannsynlighet døde de få dager etter at de gikk i land på Kvitøya.

Dødsårsaken er fremdeles ukjent. Lenge har det vært en utbredt teori om at de døde av trikinforgiftning etter å ha spist isbjørnkjøtt. Denne teorien har blitt utfordret av den svenske legen og forfatteren Bea Uusma. Ifølge henne er trikinforgiftning nærmest umulig å dø av. Hun tror de svenske polfarerne mest sannsynlig ble offer for et dødelig isbjørnangrep.

Etter at ekspedisjonen forsvant fra Danskøya sommeren 1897, hadde det blitt iverksatt flere leteaksjoner. Det ble lett på Grønland, Canada og Svalbard. Etter hvert som årene gikk, ble «Andrée-ekspedisjonen» glemt.

Da leiren ble funnet i 1930 av «Bratvaag-ekspedisjonen», skjedde dette i en periode da det var stor allmenn interesse for polarferder. Funnet av leiren, fotografiene og dagbøkene skapte enda mer begeistring. Et polarmysterium ble løst.

Det er skrevet utallige bøker om ekspedisjonen. Andrée har gått fra å bli omtalt som en helt til å få karakteristikk som selvopptatt og udugelig. I sitt hjemland Sverige regnes Andrée som en polarhelt, med et eget museum i fødebyen Gränna.

Andrée og Nobiles luftige drømmer om å fly over uoppdagede, islagte områder endte begge med havari og dødelig utfall. På den andre siden av jordkloden forsøkte en amerikaner i 1929, med hjelp fra en barsk flyver fra Tveit, å bli den første til å fly over Sydpolen.

Kapittel 11: Big in America

Bernt Balchen fra Tveit utenfor Kristiansand anses som en av de største pionerer innen internasjonal polarflyving. Høydepunktet kom i 1929 da han og en gammel selfangstskute fra Arendal hjalp amerikanerne til Sydpolen.

Det var duket for festmiddag i Kristiansand hvor tolv år gamle Bernt Balchen bodde med sin mor og stefar. Stefaren, artillerikaptein Olaf Harlem, hadde invitert til fest, og en av gjestene var selveste Roald Amundsen. I likhet med alle norske guttunger forgudet Bernt den store polarhelten. Vinterstid pleide han å leke at han var på ekspedisjon for å erobre Sydpolen. Akkurat som Amundsen.

Før middagen fikk Bernt lov til å komme inn i stuen og hilse på sin store helt. Han måtte love å ikke si et ord med mindre han ble tiltalt, og etter hilsenen måtte han straks forlate stuen. I rommet var det et tyvetalls uniformerte offiserer, alle militærkolleger av stefaren. Den eneste uten uniform var en lang herremann iført blå dress og grønt slips. Det var selveste Roald Amundsen.

Bernt ble grepet av ærefrykt da han så polarhelten, og kroppen hans skalv. Moren fulgte Bernt pent bort og presenterte ham. «Jaså, Bernt. Hva skal du bli, du da?», spurte Amundsen. Uten å tenke ramlet ordene ut av Bernt. «Jeg vil bli oppdagelsesreisende og dra på ekspedisjon med Dem.» Moren gispet og prøvde forsiktig å dra Bernt ut av rommet.

Amundsen festet øynene i guttungen. De blå øynene smilte. Bernt ble fengslet av det isklare blikket og skjelvingen i kroppen stanset. Like før moren fikk halt ham ut hørte han polarhelten si: «Det er ikke liketil å være oppdagelsesreisende. Du drar til steder hvor ingen har vært før deg, og du vet ikke hvilket år du kommer hjem igjen».

Bernt følte at Amundsen hadde delt en hemmelighet med ham, og et polarlys ble tent i guttungen. Fra den dag hadde Bernt fremtidsplanen klar. Han ville utforske ukjente steder i snø, is og kulde. Akkurat som Roald Amundsen.

Bydegutten som ble flyver

Bernt Balchen ble født 23. oktober 1899. Han vokste opp på gården Myren på Drangsholt i Tveit kommune utenfor Kristiansand. Faren Laurits Balchen var distriktslege i Tveit og Birkenes, men døde da Bernt var ung. Moren Dagny flyttet til byen og giftet seg på nytt. På morsiden var Bernt Balchen i slekt med Oluf Dietrichson, som hadde vært med på Fridtjof Nansens skiferd over Grønland i 1888.

Bernt Balchen var en aktiv friluftsmann som likte snø og kulde. Balchen hadde også stor utferdstrang, og under 1. verdenskrig vervet han seg til Fremmedlegionen i Frankrike. Han ble imidlertid dimittert

og måtte avtjene verneplikten i Norge. Kamperfaring skulle han imidlertid få. I desember 1918 deltok han som frivillig under borgerkrigen i Finland. Der ble han såret under et kavaleriangrep.

Av Balchens mange interesser, var fly en av de største lidenskapene. Dette skyldtes sannsynligvis påvirkning fra sin ni år eldre fetter, flyveren Leif Dietrichson. I 1920 tok Balchen flysertifikat, og året etter tjenestegjorde han som vernepliktig offiser ved Marinens Flyvevesen i Horten. Han ble senere forfremmet til løytnant.

På leting etter Amundsen

Sommeren 1925 ble Balchen tatt ut som flyver på Marinens unnsetningsekspedisjon. Roald Amundsen og fem andre hadde forsvunnet i forsøket på å fly fra Svalbard til Nordpolen. Et av ekspedisjonsmedlemmene var Bernts fetter, Leif Dietrichson. En annen var Balchens venn, flyeren Oskar Omdal, fra Kristiansand.

Balchen ble sendt til Ny-Ålesund på Svalbard. Mens han gjorde seg klar til å dra ut på flyrekognosering, ankret fangstskuta «Sjøliv» opp i havna. Til sin store overraskelse hørte han en stemme rope til ham på brei Kristiansandsdialekt. «Hva i all verden gjør du her, Bernt». Stemmen tilhørte vennen Oskar Omdal.

På dekket til fangstskuta stod Omdal sammen med en liten gruppe menn. De så alle utslitt og medtatte ut, og mennene var nærmest ugjenkjennelige da de var fulle av skitt og sot. De hadde unnslipt døden etter å ha vært strandet på isen i flere dager. Balchen dro raskt kjensel på en av dem. Det var Roald Amundsen.

På kvelden spiste Balchen middag med karene, som hadde skiftet og barbert seg. Amundsen så langt eldre ut enn sist, men øynene var de samme. Da han så på Balchen skal han ha sagt: «Jeg husker Dem. Jeg var hjemme hos Deres stefar i Kristiansand, og De fortalte meg at De ville bli oppdagelsesreisende og dra på ekspedisjon med meg. Så De skjønner, jeg glemmer ikke.»

Balchen hjalp Byrd

Året etter var både Amundsen, Bernt Balchen og Oskar Omdal tilbake i Ny-Ålesund. Amundsen skulle igjen gjøre et forsøk på å fly over Nordpolen, denne gangen fra Svalbard til Alaska, med luftskipet «Norge». Av de to kristiansanderne var det kun Omdal som skulle bli med på luftskipets ferd over polpunktet. Balchen deltok som reserveflyver og bakkemannskap på ekspedisjonen.

I Ny-Ålesund var det ikke bare Amundsen som planla en nordpolekspedisjon i luften. En amerikaner ved navn Richard E. Byrd og hans pilot Floyd Bennett hadde også ankommet gruvebyen. Planen deres var å fly over polpunktet som de første i verden.

Under oppholdet i Ny-Ålesund fikk Byrd problemer med nordpolflyet sitt, «Josephine Ford».

Amundsen ba Balchen bistå amerikanerne, og Balchen fulgte sjefens ordre ved å hjelpe Byrd med å klargjøre flyet for den kommende flyturen

Mye takket være Balchens bistand klarte Byrd og Bennett å gjennomføre den første flyturen over Nordpolen 9. mai 1926. Flyturen skjedde kun dager før Amundsens ekspedisjon klarte det samme med luftskipet «Norge». I ettertid har det blitt sådd tvil om Byrd og Bennett faktisk nådde polpunktet.

Som takk for hjelpen ble Balchen invitert med til USA av Byrd. Der fikk han etter hvert flere flyoppdrag. Det meste kjente oppdraget var da han sammen med Byrd og to andre piloter krysset Atlanterhavet i postflyet «America» i juni 1927. Dette er regnet som verdens første postflyging over Atlanterhavet.

Denne bragden, i tillegg til Nordpolflyvningen, ga Byrd mersmak. Han ønsket å utføre det umulige og bli den første til å fly over Sydpolen. Bernt Balchen ble derfor sendt til Norge for å søke råd hos den som kjente forholdene i Antarktis best.

Møtet på Uranienborg

En mild høstdag i 1927 kom Bernt Balchen og Oskar Omdal til Bålerud brygge ved Svartskog i Oppegård kommune. På brygga ble de møtt av Roald Amundsen. Sammen med den gamle polarhelten spaserte de den korte veien opp til Amundsens hjem, Uranienborg.

Den to-etasjers høye sveitervillaen i dragestil var hjemmet Amundsen hadde bygget seg, etter at han ble den første i verden til å lede en ekspedisjon gjennom Nordvestpassasjen. Villaen var stedet hvor han planla sine mange polarekspedisjoner.

Etter bragden med luftskipet «Norge» hadde Amundsen trukket seg tilbake. Han hadde brukt året på å skrive den selvbiografiske boken «Mitt liv som polarforsker». I boken så han tilbake på sine mange triumfer, men tok også et bittert oppgjør med alle han følte hadde behandlet ham urettferdig.

Tonen var imidlertid god mellom Amundsen og de to unge gjestene. Han hadde ingenting uoppgjort med dem. Under middagen fortalte Amundsen om hvordan man kunne overleve i Antarktis omgitt av voldsomme stormer og sviende kulde. Amundsen hadde flere forslag til både hva slags utstyr og hvilke ekspedisjonsmedlemmer de burde ha med. Ekspedisjonen trengte også et skip som kunne frakte mannskap og utstyr gjennom pakkisen.

Amundsen kom med et konkret forslag til hvilket skip Byrd burde bruke. Han mente at av alle skuter som var tilgjengelige i Europa, så var selfangstskuta «Samson» den som var best konstruert og best utstyrt for en slik ferd. Amundsen tilbød seg å høre med skutas eiere om den var tilgjengelig for salg.

Balchen fikk med seg mange gode råd da han og Omdal returnerte til USA. Oskar Omdal ble med til statene i håp om å få bli hyret med på Byrds Sydpolekspedisjon.

Richard E. Byrd valgte å følge flere av rådene til Amundsen. Han hyret inn en del nordmenn som deltakere. Han stolte også såpass mye på Amundsen at han kjøpte selfangstskuta «Samson» av eierne i Tromsø, usett per telegram.

Selfangeren fra Arendal

Det var ikke et hvilket som helst skip Amundsen hadde anbefalt. Barken «Samson» ble bygget i Arendal på midten av 1880-tallet og hadde seilt lenge i arktisk farvann. Den ble bygget ved Løgebergskåret verft av den lokale båtbyggeren Tjøstolv Bastian Larsen. Skipet var en av tre selfangstskuter tilhørende rederiet T. Thommesen & sønn.

Rederne fra Arendal hadde på 1880-tallet sett mulighetene som fantes i ishavsfangst i nord.

«Samson» ble bygget spesielt med tanke på å kunne bryte seg gjennom isen, og det var blitt sagt at skipet var et av verdens sterkeste fartøy da det ble bygget. «Samson» hadde flere gode sesonger i Nordishavet, men på begynnelsen av 1900-tallet var selfangsteventyret over for arendalsrederne.

Arendalsrederne solgte derfor «Samson» i 1908 til et fangstfirma i Trondheim. Skipet skiftet både navn og eiere flere ganger før Richard E. Byrd kjøpte det i 1928. Byrd ga det også et nytt navn ved ankomsten til USA. Ekspedisjonens flaggskip fikk navnet «City of New York» til ære for sin nye hjemmehavn.

Flyving var livsfarlig

Ekspedisjonens mål om verdens første flygning over Sydpolen var et vågalt og livsfarlig prosjekt.

Luftfart var fortsatt på et tidlig stadium på slutten av 1920-tallet. Verken flyene eller det tekniske utstyret var beregnet for langdistanseflygning. Mange hadde mistet livet i dristige forsøk på å fly over hav og ugjestmilde landområder.

Fire måneder etter middagen på Uranienborg omkom Oskar Omdal i en flyulykke lille julaften 1927. I påvente av å bli med på Byrds Sydpolekspedisjon hadde han tatt på seg et lite ekstraoppdrag. Omdal hadde blitt hyret inn for å fly over Atlanterhavet av en kvinnelig eiendomsinvestor fra USA. I dårlig vær forsvant flyet de satt i utenfor østkysten av Newfoundland. Roald Amundsen led samme skjebne et halvt år senere. I juni 1928 forsvant han og flyet hans «Latham 47» i et forsøk på å redde den

italienske polfareren Umberto Nobile, som hadde havarert i Arktis med luftskipet «Italia». Om bord i «Latham 47» var også Balchens fetter Leif Dietrichson.

«Little America»

I slutten av august 1928 satte «City of New York» seil mot Antarktis. Skipet hadde blitt betydelig oppgradert før turen. Det hadde vist seg at det var i dårligere stand enn hva Byrd hadde forventet. Et annet skip, «Eleanor Bolling», inngikk også i ekspedisjonen siden «City of New York» hadde begrenset med lagringsplass. I tillegg til mannskap, nødvendig utstyr, ferdigfabrikkerte hus og trekkhunder, skulle ekspedisjonen også ha med tre demonterte fly.

Den gamle selfangeren fra Arendal brukte flere måneder på turen til Antarktis. Med god hjelp av et norsk hvalfangstskip som brøytet vei gjennom pakkisen, kom «City of New York» og «Eleanor Bolling» frem til Rossbarrieren i Hvalbukta i slutten av desember 1928. I januar 1929 ble ekspedisjonsbasen etablert. De to skipene forlot basen i februar og returnerte ikke før året etter. Byrds ekspedisjon var den første amerikanske ekspedisjonen til Antarktis siden 1840.

Byrds plan var å følge Amundsens rute frem til polpunktet. Mens Amundsen i 1911 hadde brukt hundespann og ski for å nå målet, skulle Sydpolen nå erobres fra luften. Ekspedisjonens base, «Little America», ble anlagt i nærheten av der Roald Amundsens hytte «Framheim» hadde stått i 1911. Amundsens gamle leir hadde imidlertid forsvunnet i havet sammen med bre-isen.

Sammenlignet med Amundsens spartanske hytte, fremstod Byrds base mer som en landsby. «Little America» bestod av laboratorier, messe, administrasjonsbygg, hangarer og en gymnastikksal. Det ble også satt opp tre radiomaster som skulle sørge for kontakt med omverden. Byrds ekspedisjon var også betraktelig større enn Amundsens. Den amerikanske «kolonien» i Antarktis omfattet både vitenskapsmenn, håndverkere, flyvere og ingeniører, men også en journalist og et filmteam fra Paramount Pictures.

Dramatisk flytur

Ekspedisjonens tre fly ble brukt til kartlegging og rekognosering. Flyet som skulle brukes til polpunktet var et tremotors-fly fra produsenten Ford. Flyet bar navnet «Floyd Bennett» etter Byrds tidligere førstepilot. Bennett hadde sittet bak spakene under Nordpolflyvingen i 1926, men ble alvorlig skadet i en flyulykke året etter. Da Bennett døde av skadene i 1928, rykket Balchen frem som Byrds førstevalg. Det var nordmannen som skulle føre flyet over polpunktet.

Etter måneder med forberedelser tok «Floyd Bennett» av fra basen i 15-tiden 28. november 1929. Om bord var Balchen, Byrd og to andre. Under flyturen oppstod det dramatikk da et fjellpass på over

3000 meter måtte forseres. Balchen slet med å få flyet opp i høyde. Flyet var for tungt, så mannskapet ble nødt til å lempe ut proviant og utstyr som var tatt med i tilfelle nødlanding. «Floyd Bennett» vant etter hvert høyde og Balchen klarte å manøvrere flyet trygt over fjellpasset.

Den største utfordringen var unnagjort og den resterende ferden mot polpunktet forløp uten problemer. Da flyet nådde Sydpolen en time over midnatt, slapp Byrd ned det amerikanske flagget festet med en stein. Steinen hadde han hentet fra graven til den avdøde piloten Floyd Bennett.

Balchen returnerte flyet tilbake til basen der de ble møtt med stormende jubel. Ferden hadde tatt 18 timer og 40 minutter. Til sammenligning hadde Amundsen brukt 99 dager med ski og hundesleder.

Hyllest i New York

I juni 1930 ankom «City of New York» sin navneby til en stormende mottakelse. Nyheten om den vellykkede ekspedisjonen hadde nådd USA via radiosignaler fra «Floyd Bennett», allerede da flyet passerte polpunktet. Nyheten hadde da blitt formidlet over høyttalere til et fullstappet Times Square.

Et halvt år senere hadde folk møtt frem i hopetall for å få et glimt av polarheltene og ekspedisjonens flaggskip. Det vanket parader, mottakelser, konfetti og medaljer. Richard E. Byrd ble til og med forfremmet til admiral i marinen, som den yngste i amerikansk historie.

Balchen mottok ingen medaljer for polarbragden, men takket derimot ja til et tilbud om å bli amerikansk statsborger. Han gjorde senere karriere i US Air Force og under 2. verdenskrig ledet han flyvåpenets operasjoner i Arktis.

Etter krigen var han en markant skikkelse i både sivil og militær luftfart. I 1949 førte han den første transpolar-flyvningen fra Alaska over Nordpolen til Norge. Balchen ble dermed den første i verden som hadde flydd over begge polpunktene. Balchen døde i 1973 og ligger begravet på æresgravlunden Arlington i Virginia. Der er han gravlagt ved siden av polfareren Richard E. Byrd.

På hundreårsdagen for hans fødsel 23. oktober 1999, avduket kong Harald 5. en statue til minne om Bernt Balchen i Østerhavna i Kristiansand. Balchen har også fått en plass i National Aviation Hall of Fame i Dayton i staten Ohio. Æresgalleriet omfatter de fremste pioner innen amerikansk flyvning og luftfart.

Fra ekspedisjonsskip til museum

En annen «sørlending» som også gjorde stor suksess i USA etter Byrds sydpolekspedisjon, var flaggskipet «City of New York». Skuta fra Arendal tjenestegjorde som museumsskip over polferden under verdensutstillingen i Chicago i 1932-1933. Tusenvis av amerikanere besøkte skipet under utstillingen, deriblant den nyvalgte presidenten Franklin D. Roosevelt. Skipet var også en av

hovedattraksjonene under utstillingen «The Great Lakes Exposition» i Cleveland i 1937-38. Under krigen gikk den i fraktfart på Canadas østkyst, men ble etter hvert ansett som tregt og ble lite brukt.

Skipet møtte sin endelige skjebne 29. desember 1952, da det tok fyr og sank utenfor den canadiske byen Yarmouth på Nova Scotia. En storm noen dager senere slet skipet i stykker. Selfangeren fra Arendal som var bygd for å tåle isen, kunne ikke trosse flammene.

«Samson» var ikke det eneste skipet fra Sørlandet som gjorde suksess som ekspedisjonsskip i Antarktis. I perioden som omtales som «den heroiske tidsalder for Antarktiskutforskning», som omfatter perioden mellom 1897–1922, var hele tre av 16 ekspedisjonsskip bygget på Sørlandet.

Det første var Arendalsskuta «Southern Cross» som ble brukt av Carsten Borchgrevinks Antarktisekspedisjon i 1898-1900. De øvrige to skipene var bygget ved Lindstøls verft i Søndeled utenfor Risør. Erik Knutsen Lindstøl skapte seg et internasjonalt navn som skipsbygger ved å bygge ishavsskuter og forskningsfartøy som tålte polarisen.

Kapittel 12: Polarskutene fra Risør

Skipsbyggmester Erik K. Lindstøl fra Risør har satt spor etter seg i polarhistorien. Flere av hans skip endte opp som ekspedisjonsskip da Antarktis ble utforsket. En av dem som sikret seg en Lindstøl-skute var den britiske polarlegenden sir Ernest Shackleton.

Kalenderen viste lørdag 5. mai 1962. Det var siste fangstdag for de norske selfangerne på fangstfeltet utenfor Newfoundland. Om bord i selfangstskuta «Quest», eid av Ludolf Schjelderup fra Bodø, var stemningen anspent denne morgenen. I over en uke hadde «Quest» tatt inn vann etter et kraftig sammenstøt med isen.

Skipperen hadde klart å holde lekkasjen i sjakk ved å holde skuta i bevegelse, men så snart motoren ble stanset, strømmet vannet inn. Dagen før hadde det blitt avholdt skipsråd om bord. Det ble besluttet at halvparten av mannskapet på 23 skulle bli med fangstskuta «Polarfart». Det øvrige mannskapet skulle forsøke å føre «Quest» den lange veien hjem til Norge.

Det skulle bli med forsøket. På formiddagen fikk skipperen melding fra maskinrommet om at vannet steg raskt. Alt av pumpeutstyr om bord ble satt i gang for å holde skuta flytende. Da den ene maskinpumpen gikk i stykker, tok det ikke lang tid før vannet nådde opp i hovedmotoren.

Motoren bråstoppet, mens isvannet fosset inn i skuta. «Polarfart» ble anropt og kom til for å hjelpe. Mannskapet prøvde å redde en del av fangsten over i «Polarfart», men de store dønningene gjorde bergingsarbeidet vanskelig. Ved 16-tiden var vannet kommet så høyt at skipperen innså at alt håp var ute. Mannskapet berget seg over i «Polarfart» før det var for sent.

Klokken var 17:40 da «Quest» forsvant ned i det mørke ishavet. Med «Quests» forlis forsvant også en viktig del av polarhistorien. «Quest», bygd i sørlandsbyen Risør i 1917, hadde hatt en lang og innholdsrik polarkarriere. Skipet var også kjent langt utenfor Norges grenser. «Quest» var nemlig sterkt knyttet til en av polarhistoriens mest kjente og høyt respekterte polarforskere. Briten sir Ernest Shackleton.

Bondegutten som kunne bygge skip

Erik Knudsen Lindstøl ble født på gården Lindstøl i Sønneled 23. september 1844. Faren var gårdbruker og Erik måtte hjelpe til på gården i oppveksten. Allerede som seksåring ble han satt til å gjete buskap. Da han var 10 år gammel, ble han forfremmet til tømmerkjører. Samtidig drømte han om å dra på sjøen. Han ville bli skipsnavigatør, men foreldrene nektet. De mente han måtte holde seg på land.

I 1861 kom Lindstøl i lære hos en lokal skipsbyggmester for å bli skipstømrer. På denne tiden opplevde landet en skipsfartsboom uten sidestykke. Norge hadde etablert seg som verdens tredje største sjøfartsnasjon med Sørlandet som landets seilskutesentrum. Tilgangen til trevirke og en lang kyst med mange lune vikene, gjorde kyststripa fra Risør til Lillesand til landets viktigste distrikt for skipsbygging. I Risørområdet lå skipsverftene tett. Her var det penger å tjene.

Den vanligste rederiformen på Sørlandet var det såkalte partrederiet. Når et skip ble bygget eller kjøpt, ble det delt inn i flere skipsparter. Skipspartene ga rett til en gitt andel av det skuta tjente inn, og en andel av skutas salgsverdi når den ble solgt. Når et skip ble bygget, ble skipsparter ofte brukt som betaling for både skipstømmer og skipsbyggingstjenester. Denne muligheten benyttet Erik Lindstøl seg av.

Etter å ha jobbet fire år ved et verft på Moen i Søndeled, hadde han i 1870 tjent såpass at han kunne starte for seg selv i en alder av 26 år. Han opparbeidet seg raskt ry som leverandør av solide og effektive seilskip bygget i tre. Lindstøl fortsatte med å bygge seilskip til begynnelsen av 1890-tallet, men da var markedet mettet. Rederne ønsket seg moderne dampskip.

Overgangen fra seil til damp førte til at mange sørlandsverft måtte avvikle virksomheten, men Erik Lindstøl klarte å omstille seg. Etter å ha satt seg grundig inn emnet, gikk han i 1895 over til å bygge dampskip i tre. På begynnelsen av 1900-tallet fikk han innpass i et marked som kom til å bli en viktig nisje for Lindstøls båtbyggeri. Han spesialiserte seg på å bygge fangst- og forskningsfartøy som kunne håndtere islagte farvann.

Ishavsskuta «Bjørn»

I 1904 ble Lindstøl kontaktet av skipsreder Christen Christensen i Sandefjord. Christensen drev med ishavsfangst både i Arktis og Antarktis, og han hadde behov for en sterk selfangstskute i tre. Selv eide Christensen det kjente verftet Framnæs Mekaniske Værksted i Sandefjord. Verftet hadde bygget flere kjente polarskuter, men ordreboken på Framnæs var full. I februar 1904 ba han derfor skipsbyggeren i Risør gjøre jobben. Christensen krevde at skipet ble ferdig innen utgangen av året. Det var knapt med tid, men Lindstøl var som vanlig løsningsorientert. Han doblet arbeidsstyrken fra 30 til 65 mann. I desember 1904 gikk skipet av stabelen fra verftet i Risør.

Skipet, som fikk navnet «Bjørn», var bygget av tømmer fra skogene i Froland. «Bjørn» målte 527 brutto register tonn. Det var 48 meter langt, ni meter bredt og stakk om lag seks meter dypt. I Porsgrunn fikk «Bjørn» installert en dampmaskin på byens mekaniske verksted.

Skipsreder Christensen var meget godt fornøyd med skipet, som tilbrakte de første årene på ishavsfangst i Nordishavet. Der beviste skipet fra Risør at det tålte isens ekstreme påkjenninger.

Våren 1907 besøkte polarforskeren Ernest Shackleton hvalfangerbyen Sandefjord. Shackleton som hadde irsk opphav hadde deltatt på den britiske «Discovery-ekspedisjonen» til Antarktis i 1901-1904. Ekspedisjonen hadde vært ledet av briten Robert Falcon Scott.

Shackleton planla nå sin egen ekspedisjon til Antarktis. Målet var å bli den første til å nå Sydpolpunktet, men han trengte et sterkt skip. Han var blitt tipset om at selfangstskuta «Bjørn» var skipet han lette etter. «Bjørn» lå på den tiden i opplag i Sandefjord. Shackleton mente skipet var ideelt som ekspedisjonsskip. Det hadde stort lasterom, køyeplass til 50 mann og en sterk maskin. Shackleton ytret ønske om å kjøpe «Bjørn» og reiste tilfreds tilbake til hjemlandet. Vel hjemme fikk han vite at den største investoren hadde trukket støtten til ekspedisjonen. Shackleton måtte derfor gi opp skipet.

I stedet endte han opp med det mye eldre og smalere ekspedisjonsskipet «Nimrod». Den 9. januar 1909 nådde Shackletons «Nimrod-ekspedisjon» 88° 23' sørlig bredde. Til da, det sørligste punkt nådd av mennesker. Lite mat og dårlig vær førte til at ekspedisjonen måtte gi opp om lag 180 kilometer fra polpunktet. Men Shackleton var på langt nær ferdig med Antarktis.

«Bjørn» ble «Deutschland»

I 1910 hjalp Shackleton den tyske polarforskeren Wilhelm Filchner å finne et passende skip til en tysk Antarktis-ekspedisjon. Shackleton hadde ikke glemt Lindstøl-skuta han hadde falt for tre år tidligere. Filchner fikk kjøpt «Bjørn» og etter anbefaling av Shackleton ble skipet forsterket ved Framnæs verft før turen mot Antarktis. «Bjørn» fikk også nytt navn. Det tyske ekspedisjonsskipet ble døpt «Deutschland».

I begynnelsen av mai 1911 forlot «Deutschland» Bremerhaven med kurs mot Wedellhavet i Antarktis. Den tyske ekspedisjonen skulle drive med forskning og samtidig prøve å avdekke om det antarktiske kontinentet bestod av en enkelt landmasse. Ekspedisjonsleder Filchner hadde en teori om at det enorme islagte kontinentet kunne være delt i to. Ekspedisjonen ønsket å undersøke om Wedellhavet og Rosshavet kunne være forbundet med et islagt sund.

Den tyske ekspedisjonen skulle komme helt i skyggen av to andre ekspedisjoner dette året. Mens «Deutschland» i desember 1911 seilte inn i Wedellhavet utkjempet nordmannen Roald Amundsen og briten Robert Falcon Scott et høydramatisk kappløp på Antarktisplatået. Begge ønsket å bli den første til å nå Sydpolen.

Kappløpet som Amundsen vant, kom til å stjele overskriftene verden over og bli en klassiker i polarhistorien. Det samme kan ikke sies om Filchners ekspedisjon. Den tyske antarktisekspedisjonen

ble preget av dårlig planlegging, intern krangling og mye motgang. Forholdet mellom ekspedisjonsleder Filchner og skipets kaptein kjølnet lenge før skipet nådde polarisen.

Stemningen smittet over på mannskapet. Tross flere forsøk klarte ekspedisjonen aldri å etablere en stasjon på isen. Bedre ble det ikke da «Deutschland» frøs inne og ekspedisjonen måtte overvintre i skipet. Under overvintringen ble forholdet mellom mannskapet og ekspedisjonsleder Filchner stadig dårligere. Stemningen om bord bygget seg opp til mytteri.

Da skipet endelig kom fri av isen i november 1912, dro «Deutschland» rett til den norske hvalfangsstasjonen i Grytviken på Sør-Georgia. Da den kom dit, var ekspedisjonen i total oppløsning. Den norske stasjonsbestyreren, Carl Anton Larsen, måtte bruke sin autoritet for å roe gemyttene om bord. Han bidro til at mytteriet ble avblåst, men de stridende parter måtte holdes fysisk adskilt for å hindre håndgemeng.

Før året var omme ble ekspedisjonen offisielt avsluttet i Grytviken og grupperingene sendt hjem på hvert sitt skip. Tilbake i Europa ble ekspedisjonsskipet solgt. Kjøper var en østerisk ekspedisjon som planla ett nytt tokt til Antarktis. Skuta fikk samtidig et nytt navn. «Deutschland» ble til «Österreich». Noen retur til Antarktis ble det ikke på polarskuta fra Risør. Ekspedisjonen ble avlyst da 1. verdenskrig brøt ut sommeren 1914.

Shackletons legendariske reise

Verdenskrigen stanset imidlertid ikke Ernest Shackleton. I august 1914 forlot han Europa med ekspedisjonsskipet «Endurance». Kursen ble satt mot Antarktis. Shackletons plan var å seile inn Weddelhavet, slik «Deutschland-ekspedisjonen» hadde gjort før ham. Der ville han sette i land en ekspedisjonsgruppe for å gjennomføre den første transkontinentale krysningen av Antarktis.

Shackleton skulle aldri klare å nå sitt mål, men ekspedisjonen skulle bli legendarisk og regnes i dag som en av de største bragdene innen internasjonal polarhistorie – mye takket være Shackletons lederegenskaper og overlevelsessevne.

I likhet med «Deutschland-ekspedisjonen» frøs «Endurance» fast i Weddelhavet i mars 1915. Mens skuta fra Risør hadde klart å stå imot de kraftige ismassene i Antarktis, ble «Endurance» i oktober 1915 skrudd ned av ismassene og knust til pinneved. Ekspedisjonen på 28 mann kunne ikke gjøre annet enn å prøve å redde mest mulig av forsyninger, utstyr og livbåtene. Ekspedisjonen ble avblåst, og de ble nødt til å søke hjelp.

Etter flere måneders vandring på isen, gikk gruppen i livbåtene. Etter en uke nådde de den forblåste og ubebodde Elefantøya. Dette var ikke et blivende sted og forsyningene begynte å ta slutt.

Shackleton innså at de måtte komme seg til folk om de skulle overleve. Mens resten av de skipbrudne prøvde å etablere en leir på Elefantøya, dro Shackleton og fem av mannskapet ut på en seilas mot Sør-Georgia i en åpen livbåt.

Farvannet var kjent som en av de mest stormfulle havstrekninger på jorda og distansen var 1 300 kilometer. På mirakuløst vis klarte Shackleton å komme seg dit. Etter å ha krysset øya til fots kom han til den norske hvalfangststasjonen Strømnes på Sør-Georgia. Der fikk han hjelp. I august 1916 klarte Shackleton etter flere forsøk å returnere til Elefantøya for å redde resten av gruppen som ventet. Til alt hell hadde alle de skipbrudne overlevd.

Shackletons mislykkede, men utrolige Antarktis-ekspedisjon i årene 1914-1917, har gitt ham legendestatus. Shackleton regnes som en av de største personlighetene i polarhistorien, og interessen for ham økte etter at skipet hans, «Endurance», ble gjenfunnet i 2022 – under polarisen, på 3000 meters dyp.

Etter «Endurance-ekspedisjonen» ville man trodd at Ernest Shackleton var ferdig med Antarktis, men han skulle returnere noen år senere. Denne gang med et skip bygget på Lindstøl-verven i Risør.

Shackletons siste reise

På begynnelsen av 1900-tallet hadde det vært stor aktivitet ved Lindstøls båtbyggeri. Erik Lindstøl hadde opparbeidet seg ry som leverandør av solide treskip. Oppdragsgiverne var mange: Svenske fiskere, ishavsredere og det norske Redningsselskapet. I 1914 bygde han også et havforskningsskip for Bergen Museum. Polarhelten Fridtjof Nansen besøkte verftet under byggingen av skipet som bar navnet «Armauer Hansen».

Lindstøls båtbyggeri hadde funnet en nisje i bygging av fartøy som tålte harde påkjenninger. Et av skipene som gikk av stabelen var selfangstskuta «Foca 1». Hun ble bygd i 1917 for hvalfanger Morten Andreas Ingebretsen fra Troms. Skipet skulle imidlertid senere bli berømt under et annet navn og en annen eier.

Etter returen fra Antarktis i 1917 hadde Ernest Shackleton vært rastløs og utilfreds. Han følte savnet etter eventyr i is og kulde. Med økonomisk hjelp av en gammel venn, forretningsmannen John Quiller Rowett, planla han en ny ekspedisjon til Antarktis. Planen var å seile rundt det antarktiske kontinent og gjennomføre en rekke vitenskapelige undersøkelser.

Våren 1921 var han på en snarvisitt til Norge. Hensikten med besøket var å finne et egnet ekspedisjonsskip. Valget falt på Lindstølskuta «Foca 1» og denne gangen hadde Shackleton finansene i orden. Før avreise ble skipet ombygget i Southampton, og etter forslag fra Shackletons kone, Emily,

ble skipet døpt «Quest». Shackletons søken etter et nytt eventyr i Antarktis skulle vise seg å bli hans siste.

Den 17. september 1921 forlot «Quest» Storbritannia med tjue mann om bord. Flere av dem hadde deltatt på den legendariske «Endurance-ekspedisjonen». Sammenlignet med Shackletons tidligere ekspedisjonsskip, var «Quest» et lite fartøy. «Quest» var om lag 33 meter langt og 7,5 meter bredt, med seil og en hjelpemotor som var i stand til å gjøre åtte knop.

Med lite skrog og med rett stevn var «Quest» bygget for fangst i Arktis. Skuta fra Risør var imidlertid uegnet for lange havreiser. «Quest» rullet voldsomt gjennom Atlanterhavets dønninger. En sprekk i dampkjelen krevde reparasjoner underveis. Problemene gjorde at overfarten ble kraftig forsinket. Ekspedisjonsleder Shackleton tok alt med knusende ro. Han var på vei hjem.

Den 4. januar 1922 ankom «Quest» Sør-Georgia. Her ankret de opp utenfor den norske hvalfangststasjonen i Grytviken. Shackleton gikk i land og ble hilst velkommen av de norske hvalfangerne. Det var åtte år siden Shackleton hadde besøkt stedet. Fortsatt var det flere kjente fjes blant de hardbarkedede nordmennene, som arbeidet på den siste bit av sivilisasjon før Antarktis.

Shackleton returnerte til «Quest» på kvelden. Han la seg til å sove i kahytten, og i løpet av natten fikk Shackleton et fatalt hjerteinfarkt. Dødsfallet kom overraskende på mannskapet, som ikke hadde hatt kjennskap til Shackletons hjerteproblemer. Etter ønske fra hans kone ble Shackleton gravlagt på kirkegården i Grytviken.

Etter Shackletons død overtok nestkommanderende Frank Wild. Han førte «Quest» i et tre måneders tokt inn i Øst-Antarktis. Ifølge Wild var «Quest» det minste skipet som hadde prøvd å komme igjennom den antarktiske pakkisen. Med svak motor slet «Quest» med å trenge igjennom, og etter flere mislykkede forsøk, valgte Wild å returnere tilbake til sivilisasjonen.

Den heroiske tidsalder

«Quest-ekspedisjonen» og Shackletons død markerer avslutningen på den heroiske tidsalder for Antarktisutforskning. Epoken strekker seg fra 1897 til 1922. I løpet av denne 25-årsperioden ble det antarktiske kontinentet fokus for en internasjonal innsats, som resulterte i vitenskapelig og geografisk utforskning. Et fellestrekk ved ekspedisjonene var at de skjedde før viktige teknologiske fremskritt innen transport og kommunikasjon ble tilgjengelige. Hele 16 store ekspedisjoner ble gjennomført fra åtte forskjellige land. Kun én av ekspedisjonene var norsk. Roald Amundsens Sydpolekspedisjon 1910–1912.

Selv om det kun var Amundsens «Fram-ekspedisjon» som var helnorsk, hadde mange av de andre Antarktis-ekspedisjonene norske innslag. Flere benyttet norsk mannskap, og syv av 16

ekspedisjonsskip var bygd i Norge. To av skipene var bygd i Risør av skipsbyggmester Erik Lindstøl. Erik Lindstøl arbeidet med skipsbygging nærmest hele livet. Selv etter at han overlot roret til sønnen Arne, ble han værende som aktiv båtbygger ved verftet helt til han døde som 87-åring i 1931.

Mens det første av Lindstøls polarskip, «Deutschland» senere omdøpt «Österreich», skulle ende på havets bunn i Adriaterhavet i 1922, skulle Shackletons skute «Quest» få en lang karriere i isen. Etter «Quest-ekspedisjonen» ble hun solgt til Schjelderups Sælfangstrederi A/S i Bodin utenfor Bodø. «Quest» ble brukt både som fangstfartøy, turistskip og redningsskip i Arktis.

I 1928 hjalp «Quest» med å lete etter Umberto Nobiles savnede nordpolekspedisjon med luftskipet Italia. Under 2. verdenskrig gikk «Quest» i konvoi for Nortraship over Atlanterhavet. Etter krigen ble «Quest» igjen brukt som fangstfartøy, før hun sprang lekk og sank utenfor Newfoundland i mai 1962. Skipet ble gjenfunnet på havets bunn av en ekspedisjon ledet av Royal Canadian Geographical Society i juni 2024.

I anledning 100-års markeringen for Shackletons siste ekspedisjon i 2022 ble «Quest» avbildet på frimerker fra British Antarctic Territory – britenes besittelse i Antarktis. Dette er et område på til sammen 1,7 millioner kvadratkilometer uten fast bosetning.

Storbritannia er langt fra det eneste landet som har territoriale krav i Antarktis. Norge begynte på 1920-tallet med å sikre seg et iskaldt imperium i sør. Flere sørlendinger deltok i landnåmet i Antarktis.

Kapittel 13: Verdens mest ensomme øy

1. desember 1927 ble det norske flagget heist på den isdekte Bouvetøya i Antarktis. En av flaggheiserne på «verdens mest ensomme øy» var oseanograf Håkon Mosby fra Kristiansand.

Det tyske forskningsskipet “Valdivia” ankom Cape Town i august 1898 og satte deretter kursen sørover mot Antarktis. Under ledelse av marinbiologen Carl Chun skulle ekspedisjonen utforske ukjente havområder i Atlanterhavet og Det indiske hav. Ingen skip hadde seilt i dette farvannet på over 50 år, og ekspedisjonen var Tysklands første store vitenskapelige tokt av sitt slag.

Ekspedisjonen, som var sponset av keiser Vilhelm 2., hadde som mål å kartlegge havdyp som ikke var blitt undersøkt av «Challenger-ekspedisjonen» på 1870-tallet. Den britiske ekspedisjonen hadde lagt grunnlaget for oseanografi – vitenskapen om jordens hav og sjøer.

Havområdet “Valdivia” begav seg inn i var så godt som ubeskrevet. Første nyttårsdag i 1739 hadde en fransk ekspedisjon ledet av Jean-Baptiste Bouvet oppdaget en liten klippeøy i det enorme havområdet. Vind, drivis og tåke hadde hindret franskmennene i å komme i land. I ettertid prøvde flere å finne øya.

I 1825 oppdaget den engelske kapteinen George Norris en isdekt, vulkansk øy med bratte klipper i samme område. Han kom seg i land på en steinrøys og heiste det britiske flagget, og kalte øya Liverpool Island. Senere rapporterte ekspedisjoner om nye øyer i området, med navn som Thompson Island, Lindsay Island og The Chimney.

Mer enn 70 år senere seilte «Valdivia» inn i dette havområdet i kraftig storm og tett tåke. De brukte dampfløyten flittig for å lokalisere isfjell i området. Isfjellene returnerte ekko hvis de var i nærheten. Plutselig oppdaget førstestyrmannen land. Om lag syv sjømil forut kunne de skimte en enslig klippeøy – helt innpakket i is. De hadde gjenoppdaget øya som franskmannen Bouvet hadde funnet i 1739. Tyskerne kom seg ikke i land, men observerte øya i flere dager fra skutesiden.

Etter en systematisk kartlegging fant de ingen flere øyer og antok at øya var den samme som briten Norris hadde oppdaget i 1825. De besluttet å navngi øya etter den franske oppdageren. Bouvetøya skulle vise seg å være den eneste øya i 1600 kilometers omkrets. Tretti år senere skulle et norsk skip ta turen til den ensomme øya. Om bord var en ung oseanograf fra Kristiansand.

Hvalfangstrederen fra Sandefjord

Bouvetøya i Antarktis er en vulkansk øy på 50 kvadratkilometer, stort sett dekket av is. Øya anses som en av de mest isolerte øyene i verden. Dette skyldes ikke bare avstanden til nærmeste land, men også de bratte klippene som gjør ilandstigning nesten umulig.

Bakgrunnen for at Bouvetøya er norsk kan i hovedsak tilskrives Lars Christensen fra Sandefjord. Lars Christensen var sønn av en skipsreder som hadde tatt del i den norske hvalfangstsatsingen i Antarktis på begynnelsen av århundreskiftet. Lars fulgte i farens fotspor og etablerte i 1907 eget rederi. Året etter startet han med hvalfangst med base på kysten av Chile.

Hvalfangstnæringen ga store inntekter for Norge. I mellomkrigstiden opplevde ingen annen norsk næring en like betydelig økonomisk vekst som den norske hvalfangsten i Antarktis. En av dem som tjente mest var Lars Christensen. I 1917 skjenket han et eget hvalfangstmuseum til hjembyen Sandefjord. På 1920-tallet utvidet han virksomheten betydelig og ble en ledende aktør i internasjonal hvalfangst.

Samtidig som den norske hvalfangstaktiviteten i Antarktis økte, oppsto det diskusjoner med stormakten Storbritannia, som hadde betydelige interesser i området. Britene hadde gjort flere territorielle krav, delvis med sikte på å kontrollere og begrense den norske hvalfangsten. Lars Christensen mislikte britenes dominans i Antarktis og ønsket å utfordre deres kontroll i området.

Finansierte egne Antarktis-ekspedisjoner

I 1926 finansierte han sin første forskningsekspedisjon til Antarktis. Hvalbåten «Odd 1» dro i januar 1927 fra Sør-Georgia for å finne nye fangstområder og kartlegge hvalbestander. Ekspedisjonen dro til den ensomme og vulkanske Peter I Øy i Sørishavet.

Øya ble oppdaget av den russiske admiralen Fabian Bellingshausen i 1821 og bar navnet etter tsar Peter den store av Russland. Øya var kun observert en gang etter at den ble oppdaget. Ingen hadde imidlertid gjort ilandstigning på den islagte øya. Lars Christensen ønsket å undersøke om øya kunne benyttes til fremtidige hvalkokerier.

Den norske ekspedisjonen klarte heller ikke å komme seg i land. Mannskapet på «Odd 1» måtte nøye seg med å betrakte den fra skutesiden. Derfra kunne de erkjenne at øya egnet seg dårlig som fremtidig støttepunkt for hvalfangst. De registrerte heller ingen hval i området. Med unntak av noe innsamlet materiale til vitenskapelige undersøkelser, ble ekspedisjonen betraktet som relativt mislykket.

Samme år finansierte Lars Christensen en ny norsk forskningsekspedisjon til Antarktis. Denne gang ønsket han å undersøke havområdet rundt en annen ishavøya. Bouvetøya. I forkant av ekspedisjonen hadde han rådført seg med en tysk forsker fra «Valdivia-toktet» i 1898. Christensen ønsket å annektere øya, opprette en meteorologisk stasjon, undersøke hvalbestanden og gjennomføre forskning i området. Norske myndigheter ga ekspedisjonen tillatelse til å ta uoppdagede landområder i norsk besittelse. Ekspedisjonen skulle også undersøke om det var flere øyer i området.

Christensen gikk til innkjøp av ishavsskuta «Vesleper», som han døpte om til «Norvegia». I september 1927 seilte skipet fra Sandefjord mot Antarktis med 16 personer om bord, deriblant oseanograf Håkon Mosby fra Kristiansand.

Oseanografen fra Kristiansand

Håkon Mosby ble født i 1903 og vokste opp i Setesdalsveien i Kristiansand. Etter fullført artium flyttet han til hovedstaden for å studere realfag. Allerede året etter fikk han muligheten til å bli assistent for den anerkjente polarforskeren Fridtjof Nansen, som da var professor ved universitets oseanografiske institutt. Stillingen fikk han trolig etter sin eldre bror, Olav Mosby, som hadde virket som Nansens assistent i årene 1917 til 1922.

I flere år pendlet Håkon Mosby mellom Oslo og Bergen for å kunne delta på tokt med forskningsskipet «Armauer Hansen». I 1927 ble han ansatt som amanuensis ved Det geofysiske institutt ved Bergen Museum. Der arbeidet han med å analysere vitenskapelige data som var innsamlet under Roald Amundsens «Maud-ekspedisjon» i Arktis i perioden 1918-1925.

Høsten 1927 fikk Håkon Mosby imidlertid muligheten til å gjøre sine egne vitenskapelige undersøkelser på den andre siden av jordkloden. Han fikk ansvaret for meteorologiske og oseanografiske undersøkelser på Lars Christensens første «Norvegia-ekspedisjon» til Antarktis.

Den 25. september 1927 forlot «Norvegia» havna i Sandefjord. Mosby og hans vitenskapelige makker, biologen Ditlef Rustad, delte en av de to lugarene på broen. Lugaren rommet også bibliotek, kontor og laboratorium. Den andre lugaren tilhørte skipets rutinerste kaptein, Harald Horntvedt.

Reisen mot Antarktis tok over to måneder. Nordmennene gjorde et stopp i Cape Town, Sør-Afrika, før de satte kursen mot Bouvetøya. Underveis foretok Rustad og Mosby vitenskapelige undersøkelser. Selv om havområdet de beveget seg inn i var øde, var det ikke fritt for dyreliv. Den 25. november lyktes maskinmesteren i å fange en albatross med et imponerende vingespenn på tre meter. Fangsten resulterte i hele 72 albatrosskjøttkaker.

Etter hvert ble været også kaldere, tåken tykkere og flere isfjell duket opp langs skutesiden. De nærmet seg den myteomspunne Bouvetøya. Kapteinen navigerte i henhold til kartbeskrivelsene fra den tyske «Valdivia-ekspedisjonen».

Den 30. november ble Håkon Mosby oppsøkt av kaptein Horntvedt. Kapteinen ba den unge havforskeren om å se forut. Tåkedisen hadde lagt seg og Mosby kunne skimte noen hvite flekker med sort innimellom. «Det er visst Bouvet vi ser», kommenterte kaptein Horntvedt stillferdig.

Neste morgen var «Norvegia» oppunder land. Fra skutesiden tegnet og fotograferte Mosby den iskledd øya, mens mannskapet så etter mulige landingsplasser. En av livbåtene ble låret og sammen med fire av mannskapet rodde Mosby og Rustad mot øya. Etter en stund fant de et punkt hvor de klarte å hoppe i land. Vitenskapsmennene utnyttet muligheten til å fotografere, samt samle steinprøver. Sjømennene oppdaget en koloni med pingviner, og begynte straks å sanke pingvinegg.

Øyas nye herskere

Etter returen til «Norvegia» ble alle prøvene losset om bord. En ny landgang ble planlagt. Fire mann ble igjen på «Norvegia», før resten av mannskapet rodde over til øya. Med seg hadde de materialer til et lite depot på størrelsen med et hundehus, en flaggstang og et norsk flagg. De fant et egnet sted der de satte opp depotet. Stedet fikk navnet Ny-Sandefjord. Etter at det norske flagget var heist, holdt kaptein Horntvedt en liten tale:

«I vidners nærvær tar jeg herved denne ø, Bouvet-øen kaldet, i besiddelse i Hans Majestet Haakon den syvende, Norges Konges navn. Jeg okkuperer den som Norges rettmessige eiendom, og derfor skal det norske flag, som vi her i dag har reist, for ettertiden vaje på øen. Samtidig hermed reiser jeg denne tavle, med inskripsjonen: «Norvegia-ekspeditionen den 1. december 1927», og nedlegger også et depot av mat og mediciner samt dette dokument, som skal bekrefte okkupationens riktighet.»

Talen ble avsluttet med fremføring av nasjonalsangen. Etter «Ja, vi elsker» signerte alle okkupasjonsdokumentet, som deretter ble plassert i en flaske forseglet med parafinert kork. Håkon Mosby tok ansvaret for å legge flasken i depotet. Kaptein Horntvedt avrundet den høytidelige annekteringen, ved å avfyre et skudd mot en intetanende pelssel. Deretter ble det døde dyret flådd av øyas nye herskere.

Tilbake på «Norvegia» ble okkupasjonen feiret med en dram. Den første på hele toktet. «Norvegia» oppholdt seg ved Bouvetøya i en måneds tid. I alt ble det foretatt 14 landstigninger hvor Håkon Mosby og makkeren Reiulf Rustad var med på om lag halvparten. Mens fangstmennene jaktet pelssel, samlet vitenskapsmennene prøver, kartla øya og målte havdybde.

For sin innsats fikk begge vitenskapsmennene hver sin fjelltopp oppkalt etter seg: Mosbytoppen på 615 meter og Rustadkollen på 340 meter. De høyeste toppene på den vulkanske øya gikk til litt mer prominente personer: Kronprins Olav og statsminister Ivar Lykke.

Deretter fortsatte ferden til den norske hvalfangerkolonien på Sør-Georgia. Der ble det avdekket at «Norvegia» hadde grunnstøtt ved Bouvetøya, og skadene var så omfattende at noe lengre tokt måtte oppgis før skipet var blitt reparert.

Samtidig som «Norvegia-ekspedisjonen» ankom Sør-Georgia, foretok norske myndigheter en formell annektering av Bouvetøya gjennom en Kongelig resolusjon 23. januar 1928. Annekteringen falt ikke i god jord i Storbritannia – et land norske myndigheter ikke hadde lyst til å komme på kant med.

Anneksjonstrøbbel

Den 16. februar 1928 mottok den norske regjeringen en notis fra Benjamin Vogt, Norges sendemann i London. Kolonidepartementet hadde sendt ut en protest mot den norske anneksjonen. De hevdet at Bouvetøya hadde blitt underlagt Storbritannia hundre år tidligere, da kaptein Norris i 1825 heiste det britiske flagget på øya han døpte Liverpool Island.

Protesten utløste en intens noteveksling mellom Norge og Storbritannia og en debatt om hvem som hadde suvereniteten over Bouvetøya. Stridens kjerne var knyttet til om den engelske kapteinen hadde okkupert Bouvetøya eller en annen øy i 1825, samt om okkupasjonen var gyldig.

Norge trakk i tvil om kaptein Norris i det hele tatt hadde vært på Bouvetøya. Posisjonene han hadde oppgitt til Liverpool Island stemte ikke med Bouvetøya. Norris hadde også oppgitt at han hadde oppdaget en annen øy i området, Thompson Island.

Den tyske «Valdivia-ekspedisjonen» i 1898 hadde imidlertid bevist at det kun fantes en øy i området. Bouvetøya og Liverpool Island var trolig den samme. De øvrige øyene som var oppdaget i området var *fantomøyer* – øyer som ikke eksisterte. Spørsmålet dreide seg derfor om kaptein Norris hadde hatt de rette fullmakter til å annektere uoppdaget land i 1825. Norge og Storbritannia var uenige. Nordmennene mente at anneksjonen aldri var blitt fulgt opp i praksis.

Den norske statsminister Johan Ludwig Mowinckel likte ikke krangelen med britene. Mowinckel hadde overtatt som statsminister i midten av februar 1928. I et lukket stortingsmøte skal han ha uttalt. «Der tales ofte om to øer i dette strøk. Men for øieblikket finnes det visstnok bare en. Og jeg vilde ikke være så bedrøvet om også denne forsvant». Selv om statsministeren ønsket å være på god fot med britene, innså han hvor avgjørende hvalfangstnæringen var for Norge, samt at det var viktig å markere Norges interesser i Antarktis.

Etter flere måneders forhandlinger, besluttet britene til slutt å akseptere Norges suverenitet over Bouvetøya. Samtidig oppgav Norge kravet om Sverdrupøyene i det nordlige Canada – øyer som ble oppdaget under Otto Sverdrups «Fram-ekspedisjon» rundt århundreskiftet. Norge skulle også innføre tiltak for å regulere hvalfangsten i Antarktis.

I 1930 ble Bouvetøya gitt status som norsk biland. Det betydde at området tilhørte Norge, men uten å være en integrert del av kongeriket Norge. Selv om Norge vant dragkampen om Bouvetøya, skulle den aldri komme til nytte verken for hvalfangst eller andre formål. Det var rett og slett for vanskelig å legge til med skip der. I tillegg var øya for bratt og værhard for etablering av et hvalkokeri.

Nye anneksjoner og nye ekspedisjoner

Skipsreder Lars Christensen fortsatte sine ekspedisjoner til Antarktis. Allerede året etter den første Norvegia-ekspedisjonen var skipet tilbake på Bouvetøya. Denne gang med nytt mannskap. Den nye ekspedisjonen kunne konstatere at depothytta og flaggstangen som ble satt opp året før var blåst på havet.

«Norvegia» seilte så til Peter I Øy. Denne gang klarte de å ta seg i land. Den 2. februar 1929 ble det norske flagget heist, og øya ble annektert i kong Haakon 7.s navn. Peter I Øy ble lagt inn under norsk statshøyhet som biland i 1931. Øya skulle i likhet med Bouvetøya vise seg å være uegnet som hvalfangstkoloni.

Til sammen finansierte skipsreder Lars Christensen hele ni ekspedisjoner til de antarktiske farvann. Den siste ble gjennomført i 1937. Ekspedisjonene resulterte i flere norske annekteringer i Antarktis, men oppnådde også betydelige vitenskapelige resultater.

Professor Mosby

Forskningsresultatene fra Håkon Mosbys deltagelse på den første ekspedisjonen til Bouvetøya i 1928 dannet grunnlaget for hans doktoravhandling i oseanografi: «The Waters of the Atlantic Antarctic Ocean» fra 1934. Sørendingen fortsatte sin vitenskapelige karriere i Bergen. I 1948 ble han professor i fysisk oseanografi ved det nyåpnede Universitetet i Bergen, og i årene 1966-1971 var han rektor ved Universitetet.

Mosby utmerket seg også internasjonalt. I 1954-1960 var han president for Den internasjonale assosiasjonen for fysisk oseanografi og senere formann for NATOs underkomité for oseanografisk forskning. I 1980 ble Universitetet i Bergens nye forskingsfartøy oppkalt etter ham. Skipet ble senere overtatt av Havforskningsinstituttet med base på forskningsstasjonen Flødevigen utenfor Arendal. Håkon Mosby døde i 1989.

Et lite stykke Norge i Antarktis

I snart 100 år har Bouvetøya vært et lite stykke Norge i Antarktis. I 1971 fikk øya status som naturreservat for å sikre at dyrelivet beskyttes hele året. Til tross for at øya i all hovedsak er islagt, finnes det et rikt dyreliv der. På øya er det betydelige kolonier av antarktisk pelssel, i tillegg til en mindre bestand av elefantsel. På øya er det også minst tolv hekkende fuglearter – inkludert ringpingviner og gulltopp-pingviner.

I forbindelse med forskning har det blitt oppført flere mindre bygg på Bouvetøya. Samtlige har blitt skylt på havet på grunn av vær og vind. I 2014 satte Norsk Polarinstitutt opp en mer hardfør feltstasjon på Bouvetøya. Stasjonen fikk navnet «Norvegia». Den var utstyrt med kamera og meteorologiske sensorer, som kan sende vitenskapelige data via satellitt. Stasjonen har også overnattings- og laboratoriefasiliteter for mindre forskningsgrupper som skal forske på øyas dyreliv.

Bouvetøya og Peter I Øy er ikke Norges eneste territorier i Antarktis. På slutten av 1930-tallet annekterte norske myndigheter Dronning Maud Land – et område som utgjør omtrent en femtedel av Antarktis, og som er omtrent syv ganger større enn Norge, inkludert Svalbard.

Kapittel 14: Nytt land for Norge

Norge har siden 1939 gjort krav på det enorme området Dronning Maud Land i Antarktis. I 1956 ble en vitenskapelig ekspedisjon, ledet av setesdølen Sigurd Helle, sendt dit for å vise norsk tilstedeværelse.

Den 22. desember 1929 stod Finn Lützow-Holm på dekk om bord på ishavsskuta «Norvegia» og skuet ut over den islagte horisonten. Han befant seg da svært langt fra Risør hvor han hadde vokst opp.

Den 39 år gamle flyveren hadde fått permisjon fra Marinens flyvevesen for å bli med kameraten, Hjalmar Riiser-Larsen, på ekspedisjon.

Året før hadde de søkt etter havarete italienere i Arktis. Dette året var turen lagt til den andre siden av kloden. Sammen skulle de utforske ukjente landområder fra luften. I det medbrakte Hansa-Brandenburg sjøflyet skulle de rekognosere, kartlegge og fotografere polarområdene mellom Weddelhavet og Enderby Land på det antarktiske kontinent.

Begge hadde lang erfaring med flyvninger i polare strøk, men det var første gang de var i Antarktis. Det var også første gang et fly ble brukt til vitenskapelige formål under en ekspedisjon i Antarktis. Denne desemberdagen sto ikke forskning på agendaen da de fløy innover det ukjente, hvitkledde området som bar navnet Enderby Land.

Lützow-Holm fant et egnet sted på isen hvor han kunne lande. Etter landingen kløv de ut av flyet og spente på seg de medbrakte skiene. For første gang i historien ble det laget skispor i Enderby Land. Etter en to timers skitur stoppet de. Riiser-Larsen tok opp et flott norsk silkeflagg fra lomma og festet det til en medbrakt flaggstang.

Flagget hadde han fått av kong Haakon 7. og dronning Maud tre år tidligere. Før luftskipet «Norges» ferd over Nordpolen i 1926, hvor han deltok som luftskipsfører, hadde han lovet kongen å plante flagget dersom ekspedisjonen oppdaget nytt land i nord. Luftferden hadde imidlertid bevist at Arktis kun bestod av is, og Riiser-Larsen hadde derfor spart på flagget. Nå var tiden kommet for å bruke det.

Med kraft presset de to pilotene flaggstangen ned i snøen. Den friske vinden foldet flagget ut, og stolt betraktet de det mens polarsola skinte på det. Nytt land for Norge var ingen dårlig førjulsgave til det norske folk, men ikke alle satte pris på at lilleputtnasjonen tok seg til rette på det enorme kontinentet i sør.

På jakt etter hval og nye landområder

Norge er det eneste landet i verden med territorier både i Arktis og Antarktis. Dette skyldes i hovedsak tilfeldigheter og private initiativ. Da de herreløse områdene rundt polene ble annektert på begynnelsen av 1900-tallet, var Norge en ung lilleputtnasjon, både økonomisk og militært. Norge fulgte derfor en forsiktig utenrikspolitisk linje for å sikre sine interesser i polområdene. I nord ble norsk overhøyhet over Svalbard først erklært da det var internasjonal enighet om det. I Antarktis valgte den norske stat en enda mer passiv rolle. Norsk annektering i Antarktis skyldes først og fremst en mektig privat aktør i oljebransjen.

Norge var en oljenasjon, lenge før det ble funnet olje i Nordsjøen. I 1912 var nærmere 80 prosent av verdens hvalolje norskprodusert. Siden oppstarten på begynnelsen av 1900-tallet, hadde norske hvalfangere tjent store penger på fangst i Sørishavet. Økt fangst krevde også at jaktområdene ble utvidet. Utfordringen var at stormakten Storbritannia hadde store interesser i sør. Britene hadde gjort flere territorielle krav i Antarktis, blant annet i håp om å kontrollere og begrense den norske hvalfangsten.

Fra 1926 finansierte skipsreder Lars Christensen fra Sandefjord årlige ekspedisjoner til Antarktis med mål om å finne nye hvalfelter og uoppdagede landområder, som kunne egne seg som landbaser for den norske hvalfangerflåten. Fra den norske stat fikk han bemyndigelse til å ta uoppdaget land i besittelse for Norge. Resultatene ble mye hval og to unyttige øyer: Peter I Øy og Bouvetøya.

Storbritannia blir irritert

Lars Christensen var også oppdragsgiver da Hjalmar Riiser-Larsen og Finn Lützow-Holm annekterte Enderby Land bittelille julaften 1929. Landnåmet fikk stormakten Storbritannia til å reagere. Området de to flyverne hadde annektert på vegne av Norge, anså britene som sitt.

Storbritannia protesterte kraftig. Etter en lengre diplomatisk tautrekking, kom landene til enighet forutsatt at Norge frafalt anneksjon i områder hvor britene hadde interesser. Enderby Land ble senere den australske sektor i Antarktis.

Skipsreder Christensen var ikke ferdig i Antarktis. Selv etter «Enderby Land-affæren» fortsatte han å sende årlig ekspedisjoner til Antarktis for å kartlegge nytt land i området øst for Enderby Land. Også rederens kone, Ingrid Christiansen, deltok aktivt. Hun ble dermed en av de første kvinner i Antarktis.

Christensens ekspedisjoner kartla og annekterte det vi i dag kjenner som Dronning Maud Land. Et enormt landområde på om lag 2,7 millioner kvadratkilometer. Christensens ekspedisjoner navngav også flere steder i Dronning Maud Land. Flyveren fra Risør, Finn Lützow-Holm, fikk sin egen bukt,

mellom Prins Harald Kyst og Kronprins Olav Kyst. Av frykt for britiske reaksjoner annekterte ikke Norge Dronning Maud Land. Det var først da en ny stormakt begynte å vise interesse for området, at den norske regjering reagerte.

Nazi-Tyskland på tokt i Antarktis

I desember 1938 fikk det norske utenriksdepartementet nyss om at det tyske ekspedisjonsskipet «Schwabenland» var på vei til Dronning Maud Land. Skipet hadde med to fly som skulle kartlegge kysten for å finne egnede steder for baser for det voksende tyske hvalfangstflåten. Den hemmelige ekspedisjonen var godkjent av Hermann Göring og skulle skaffe Nazi-Tyskland nytt land i Antarktis. Området skulle få navnet «Neu-Swabenland» etter tyskernes ekspedisjonsskip.

Etter å ha inntatt en passiv rolle i Antarktis-spørsmålet i flere år, valgte den norske regjeringen å handle. Den 14. januar 1939 gjorde Norge territorielle krav på Dronning Maud Land. Dette skjedde kun dager før «Schwabenland-ekspedisjonen» ankom området.

Norge hadde klart å snyte Adolf Hitlers Tyskland fra å erobre områder i Antarktis. Tyskland protesterte, men det norske kravet fikk anerkjennelse fra Storbritannia, Australia og New Zealand. Storbritannia ville heller ha lilleputten Norge som nabo, enn en krigshissig stormakt som Tyskland. Kort tid etter den britiske anerkjennelsen av Dronning Maud Land var Storbritannia i krig med Tyskland.

Etter at krigen var over, ble det tyske kravet på området frafalt. Dermed stod syv land igjen med suverenitetskrav i Antarktis: Argentina, Australia, Chile, Frankrike, New Zealand, Storbritannia og Norge. Samtidig hadde de to nye supermaktene, USA og Sovjetunionen, gjort det klart at de ikke hadde gitt fra seg retten til å fremme egne krav i Antarktis.

Antarktis etter krigen

Om det ikke var kaldt nok i Antarktis fra før, så kom den kalde krigen også dit. Dette ble spesielt tydelig gjennom økt fokus på vitenskapelig forskning og tilstedeværelse. Etter 2. verdenskrig etablerte flere land forskningsstasjoner i Antarktis. Det ble også sendt flere vitenskapelige ekspedisjoner sørover. Selv om Norge hadde nok med å gjenoppbygge landet etter krigen, innså norske myndigheter at de måtte være til stede i Antarktis for å forsvare det norske kravet på Dronning Maud Land.

I 1949 ble en større ekspedisjon sendt til Antarktis. Norge hadde ikke penger til en helnorsk ekspedisjon, så «Maudheim-ekspedisjonen», som varte til 1952, var et norsk-svensk-britisk

samarbeid. Norge stilte med ledelse og driftspersonell, mens vitenskapsmennene i all hovedsak var briter og svensker.

I 1956 ble det igjen sendt en ny norsk overvintringsekspedisjon til Dronning Maud Land. Dette var den første helnorske ekspedisjonen som overvintret i Antarktis, siden Roald Amundsens Sydpolekspedisjon i 1910-1912. Lederen for den norske Antarktisekspedisjonen var en sindig landmåler fra Setesdal.

Fra Setesdal til Antarktis

Sigurd Gunnarson Helle ble født i 1920 og vokste opp i Hylestad i Setesdal. Familien arbeidet i det tradisjonsrike sølvsmedyrket. Sigurd Helle valgte en annen vei. Han gikk først på Hornnes landsgymnas før han flyttet til Oslo for å studere. Etter universitetseksamen i matematikk, astronomi og mekanikk, ble han i 1949 ansatt som landmåler ved Norsk Polarinstitut i Oslo. Instituttet skulle bli hans arbeidsplass til han gikk av med pensjon i 1987.

Før Helle ble leder for Antarktisekspedisjonen i 1956 hadde han deltatt på flere sommerekspedisjoner til Svalbard og Jan Mayen. Setesdølen var vel ansett i sitt fagmiljø. I forkant av ekspedisjonen skrev Helge Ingstad i «Polarboken» at Sigurd Helle var en dyktig leder. Ifølge Ingstad var setesdølen «en mann som har alle betingelser for å føre ekspedisjonen fram til et gunstig resultat». Ingen dårlig attest fra en av landets polarlegender.

Selv om det var en vitenskapelig ekspedisjon, hadde den stor politisk betydning. Ekspedisjonen ble lagt innenfor det internasjonale Geofysiske året som gikk fra sommeren 1957 og ut 1958. Hvis Norge mente alvor med sitt krav på Dronning Maud Land, måtte landet vise tydelig tilstedeværelse på det antarktiske kontinentet.

På årets siste dag i 1959 ankom 14 nordmenn og 42 grønlandshunder Antarktis. I tillegg til setesdølen Helle deltok også to mandalitter: Meteorolog Torgny Vinje og glasiolog Torbjørn Lunde.

Den første tiden brukte de på å frakte utstyr inn på isen. Hovedkvarteret til ekspedisjonen ble plassert på Kronprinsesse Märthas Kyst i Dronning Maud Land. Basen fikk navnet «Norway Station». Rundt stasjonen, som internt ble omtalt som «Fimbul», ble det satt opp radiomaster, flere hytter og en hundegård.

Den norske basen var en av om lag 50 forskningsbaser som ble opprettet i forbindelse med det internasjonale Geofysiske året. Det var flere nasjoner enn Norge som ønsket å vise at de hadde interesser i Antarktis. I løpet av ekspedisjonen ble det samlet inn mye vitenskapelig data som omfattet meteorologiske, glasiologiske og geologiske undersøkelser.

Den norske ekspedisjonen skulle i utgangspunktet avsluttes etter to år, men internasjonale forhandlinger om Antarktis gjorde at ekspedisjonsmedlemmene på Norway Station ble spurt om de kunne bli igjen en vinter til. Fire av de fjorten mennene meldte seg. En av dem var ekspedisjonsleder Sigurd Helle. Ifølge de offisielle sakspapirene godtok setesdølen tilbudet om forlengelse med takk. Historien vil ha det til at han hadde blitt så sjøsyk på reisen til Antarktis to år tidligere at han gladelig utsatte hjemturen ett år til.

Helle kom først hjem til Norge i januar 1960 etter tre overvintringer i Antarktis. Ved hjemkomsten ble ekspedisjonslederen intervjuet av avisa Nationen. Ifølge Helle hadde tiden gått fort, og han hadde ikke savnet noe, med unntak av fredagsmøtene i Bondeungdomslaget.

For sin innsats mottok Helle og resten av ekspedisjonsmedlemmene den nyinnstiftede Antarktismedaljen, som ble delt ut av kong Olav 5 i 1960. Ekspedisjonen hadde hatt stor politisk betydning, da den var med på å sikre Norge en fremtredende posisjon i fremforhandlingen av Antarktistraktaten.

Antarktistraktaten

Omtrent samtidig med at Norway Station ble avviklet, ble Antarktistraktaten signert i Washington. Den 1. desember 1959 gikk tolv land, deriblant Norge, sammen om å sikre at is og land sør for 60. breddegrad kun skulle brukes til fredelige formål. Antarktistraktaten, som trådte i kraft i 1961, ga full frihet til alle nasjoner til å drive vitenskapelig forskning.

Traktaten oppmuntret også til internasjonalt samarbeid, men nedla samtidig forbud mot all militæraktivitet. Avtalen kom i havn først da alle de tolv landene la sine territoriale krav i Antarktis midlertidig til side. Antarktistraktaten omfatter både Dronning Maud Land og Peter I Øy. Bouvetøya omfattes ikke av avtalen og internasjonalt er øya anerkjent som norsk territorium.

Etter at Antarktistraktaten trådte i kraft, inntok Norge en mer tilbaketrukket rolle i området. Den norske hvalfangsten i Sørishavet ble avviklet mot slutten av 1960-tallet, som følge av overbeskatning og internasjonale avtaler som gjorde virksomheten ulønnsom. Først på slutten av 1970-tallet ble en ny, selvstendig norsk ekspedisjon sendt til Antarktis.

Den lave norske aktiviteten i Antarktis ble lagt merke til og for ikke å miste troverdighet og innflytelse i Antarktis-samarbeidet, ble den norske forskningsvirksomheten gradvis trappet opp. I 1989/1990 ble sommerstasjonen Troll etablert i Dronning Maud Land. I 2005 ble Troll utvidet og omgjort til en fullverdig helårsstasjon. I tillegg ble det opprettet to feltstasjoner: Stasjonen Tor i fjellet Svarthamaren i Dronning Maud Land, samt en stasjon på Bouvetøya.

Tilbake på gamle trakter

Troll stasjonen ble høytidelig innviet av Dronning Sonja 12. februar 2005. Flystripen Troll Airfield ble anlagt på isen for å kunne ta imot de om lag 90 gjestene. En av dem var en gammel Antarktisiveteran. Den 85 år gamle Sigurd Helle.

Det hadde gått hele 45 år siden setesdølen sist besøkte Antarktis. Selv om naturen ikke hadde forandret seg særlig siden 1960, hadde ekspedisjonens utstyr og teknologi gjennomgått en revolusjon. Kortbølgesambandet var byttet ut med GPS og satellittkommunikasjon. Snøscootere hadde avløst hundespenn. Den lange båtturen til det islagte kontinentet var erstattet med en langt kortere og mer behagelig flytur.

Setesdølen Sigurd Helle døde i 2013. I Setesdal gikk han under navnet «Sigurd Sydpolen». Han har satt varige spor i Antarktis. I Dronning Maud Land er et 400 kilometer langt fjell- og isområde oppkalt etter ham. Det heter Hellehallet.

Norske landerobringer skapte ikke bare konflikter i Antarktis. På begynnelsen av 1930-tallet annekterte Norge deler av verdens største øy, Grønland, noe som førte til en ny konflikt. Denne gangen med Danmark.

Kapittel 15: Drømmen om Eirik Raudes land

En sommerdag i 1931 heiste fem fangstmenn det norske flagget på fangststasjonen Myggbukta på Øst-Grønland og erklærte området, som de døpte Eirik Raudes Land, som norsk territorium. Det var bare et problem. Danmark anså nordmennenes annektering som en okkupasjon.

Skodden lå tungt over Myggbukta på nordøstkysten av Grønland lørdag 27. juni 1931. De fem fangstmennene som oppholdt seg på den kombinerte vær-, radio- og fangststasjonen, hadde dagen i forveien mottatt et kodet telegram. Telegrammet ga mennene ordre om å gjennomføre et kupp som skulle sikre dem en plass i Norgeshistorien.

Mens sola etter hvert tittet frem på himmelen og tåka langsomt forsvant fra Myggbukta, gjorde fangstmennene Thor Halle, Eiliv Herdal, Ingvar Strøm, Hallvard Devold og arkeologen Søren Richter seg klare for en historisk flaggheising.

Presis klokken 17 gikk det norske flagget til topps på stasjonens flaggstang. Samtidig erklærte de fem at området mellom Carlsbergfjorden i sør til Besselfjorden i nord skulle være norsk og underlagt den norske kongen. De gav området navnet Eirik Raudes Land, etter vikingen fra Rogaland, som etter sigende skulle ha oppdaget den enorme øya i år 985.

Nyheten om det norske landnåmet på Øst-Grønland nådde avisene via telegram dagen etter. I Kristiansand Grønlandsnemnd og de andre grønlandslagene rundt om i landet skapte nyheten begeistring. Bevegelsen arbeidet for norske interesser på det de anså som historisk norsk land.

Deler av pressen var også positive til annekteringen. Om lag to uker etter flaggheisingen fikk fangstmennene også støtte fra den norske Bondeparti-regjeringen. Også kongen, den danskfødte Haakon 7., engasjerte seg i saken. Det var imidlertid et problem. Danmark anså nordmennenes annektering av Øst-Grønland som en okkupasjon.

Dansk urett

For å forstå den dansk-norske konflikten om verdens største øy, samt fremveksten av den norske grønlandsbevegelsen i mellomkrigstiden, må man tilbake til starten av 1800-tallet. De norske grønlandsforkjemperne mente nemlig at det var blitt begått en historisk urett under Kielfreden i 1814.

I Kieltraktaten fra 1814 avstod den danske kongen kongeriket Norge til Sverige, samtidig som Danmark beholdt de gamle norske områdene Grønland, Island og Færøyene. Disse områdene hadde vært norske besittelser siden middelalderen.

Kieltraktaten ble aldri godkjent av Norge og etter unionsoppløsningen med Sverige i 1905 dukket interessen for Grønland opp igjen. Dansk suverenitet over det bebodde Vest-Grønland var ubestridt. Derimot ble Øst-Grønland, som var tynt befolket, av enkelte miljøer i Norge ansett som et herreløst ingenmannsland.

Ingenmannsland rikt på ressurser

Den nordøstlige delen av Grønland var utilgjengelig store deler av året, da området var innesluttet av is. Det var kun mulig å nå kysten med skip noen få uker i løpet av sommeren. I seilskutetiden var en ferd til Grønlands østkyst svært risikabel på grunn av den farlige drivisen. Flere ekspedisjoner opplevde at skipene deres ble knust av ismassene. De som klarte å trenge gjennom isen, kunne høste store rikdommer.

Nordøst-Grønland var svært rikt på ressurser og utenfor kysten begynte norske fangstfolk å jakte på sel og hvalross på slutten av 1800-tallet. Enkelte fangstskuter gikk også i land for å jakte isbjørn og moskus, og for å fiske laks i de enorme fjordene. Likevel var det polarreven som ga størst fortjeneste. På grunn av det kalde arktiske klimaet utviklet polarrevene en vinterpels av høy kvalitet. Siden reven mistet den verdifulle pelsen om sommeren, var det ugunstig å drive fangst i sommermånedene. For å sikre god fangst, måtte man overvintre.

De første pelsjegerne som overvintret, kom med seilskuta «Floren» fra Sunnmøre sommeren 1908. Etter hvert prøvde flere norske og danske pelsjegere jaktlykken på Grønland. På grunn av seilingsforholdene varte fangstperioden fra sommer til sommer. På slutten av 1920-tallet ble fangsten systematisert og effektivisert. I stedet for å drive fangst i området rundt fangststasjonen, ble det bygd et nett av mindre fangsthytter over et større jaktterreng. Ved hjelp av hundespenn kunne fangstmennene være borte i lengre tid og reise fra hytte til hytte.

Den storstilte og systematiske hyttebyggingen hang også sammen med økt interesse for Grønland i Norge. I 1922 ble en fangst-, radio- og meteorologstasjon i Myggbukta etablert. Denne stasjonen og de mange fangsthyttene fungerte ikke kun som praktisk husly for norske pelsjegere og forskere. De var også med på å forsterke kravet om at Øst-Grønland tilhørte Norge.

For å vise tilstedeværelse sendte både Norge og Danmark vitenskapelige ekspedisjoner til Nordøst-Grønland for å undersøke mulige geologiske ressurser i området. Disse ekspedisjonen etterlot seg også stasjoner og hytter som kunne styrke de to nasjonenes territoriale krav. I tillegg etablerte Danmark i 1925 en bosetning med inuitter ved innløpet til Scoresbysund – verdens største fjordkompleks.

Kristiansands Grønlandsnemnd

Økt dansk tilstedeværelse på Øst-Grønland skapte bekymring i enkelte miljøer i Norge. På midten av 1920-tallet tok advokat Gustav Smedal fra Stavanger initiativ til etableringen av lokale Grønlandslag, som kunne bidra til å støtte norske rettigheter på Grønland. Smedal loddet stemningen rundt omkring i landet. Av en kontakt i Arendal fikk han vite at interessen for et lokalt Grønlandslag i byen var liten. Litt lenger sør fikk han derimot napp.

Den 25. februar 1926 ble det avholdt et møte på Børsen i Kristiansand. Initiativet til møtet kom fra fabrikkeier Th. O. Berge og hensikten var å drøfte Grønlandsspørsmålet. Berge hadde blitt kontaktet av advokat Smedal, som kunne opplyse om at det allerede var stiftet Grønlandsforeninger i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Smedal håpet at Berge kunne hjelpe til med å danne en tilsvarende forening i Kristiansand.

På møtet ble Kristiansands Grønlandsnemnd dannet med fabrikkeier Berge som styreleder. De øvrige styremedlemmene var forfatter Olaf Benneche, kaptein Einar Keim, tollinspektør Gerhard von der Lippe og redaktør i høyreavisa Christianssands Tidende, Christian Rieber-Mohn.

Grønlandsnemnda skulle, ifølge vedtektene, arbeide for en nasjonal løsning på Grønlandsspørsmålet samt andre norrøne spørsmål. Høsten 1926 ble Kristiansands Grønlandsnemnd en lokalforening for Agder i det nystifta Norges Grønlandslag.

Den lokale Grønlandsnemnda skrev avisartikler og arrangerte foredrag til støtte for Grønlandssaken. I januar 1927 hadde foreningen besøk av oseanografen Olaf Mosby fra Kristiansand. Mosby hadde deltatt på flere ekspedisjoner i farvannene ved Vestisen og ved Grønland. Mosby skildret heltemodige norske fangstmenn som hadde kjempet i isen i disse områdene. Han mente at deres mot og arbeid i disse gamle norske områdene betydde mer enn all verdens traktater.

Kristiansands Grønlandsnemnd jobbet også politisk ved å legge press på norske myndigheter. Rundt juletider i 1930 ble det kjent at Danmark planla en treårig vitenskapelig ekspedisjon til Øst-Grønland sommeren 1931. Nyheten opprørte den nye lederen i Kristiansands Grønlandsnemnd, tollinspektør Gerhard von der Lippe. Han tok pennen fatt og skrev brev til den norske regjering og Storting. På vegne av Kristiansands Grønlandsnemnda krevde han at norske myndigheter måtte med «alle til rådighet staaende, formaalstjenelige midler» verne om Norges berettigede interesser på Grønland.

Grønlandssaken

Striden om Grønland tilspisset seg sommeren 1931 med den norske flaggheisingen i Myggbukta 27. juni. Okkupasjonen av Øst-Grønland var i utgangspunktet et privat initiativ, gjennomført av norske

fangstmenn og grønlandsaktivister. Initiativtakere bak Grønlandskuppet var advokat Smedal og direktør for Norges Svalbard- og Ishavs-undersøkelser, Adolf Hoel. Begge hadde i lengre tid drevet en intens lobbyvirksomhet overfor norske myndigheter.

Både statsminister Peder Kolstad og utenriksminister Birger Braadland var imot okkupasjonen. Bondepartiregjeringen gav imidlertid etter for presset. Annekteringen ble stadfestet 10. juli 1931 til Grønlandsbevegelsens store begeistring.

Den påfølgende dagen sendte Grønlandslaget i Kristiansand et takketelegram til Kolstad-regjeringen. «Kristiansands Grønlandsnemnd fremfører sin varmeste anerkjennelse i anledning okkupasjonen av Øst-Grønland og føler sig overbevist om at regjeringen har en samstemmig folkeopinion med sig paa den vei den nu har bedtraadt».

Danskene var imidlertid sterkt provosert av okkupasjonen og brakte Grønlandssaken umiddelbart inn for den internasjonale domstolen i Haag. I påvente av utfallet i Haag utnevnte regjeringen jurist Helge Ingstad til offisiell sysselmann for Eirik Raudes land. Ingstad hadde erfaring fra arktiske strøk og reiste i 1932 til fangststasjonen Antartichavn på Øst-Grønland hvor han overvintret.

I Norge prøvde de lokale Grønlandslagene å øke interessen for Grønlandssaken blant befolkningen. På selveste nasjonaldagen i 1932 arrangerte Kristiansands Grønlandsnemnd 17. mai-fest. Mange feststemte kristiansandere møtte opp på Peisestuen på Odderøya. Der kunne de høre nemndas leder Gerhard von der Lippe snakke om Grønlandssaken og den kommende rettsaken i Haag, som ifølge ham interesserte «alle nordmenn fra Lindesnes til Nordkap, fra grensen og ut til det drivende garn». Han avsluttet talen med et «3x3 hurra for en norsk seier i Haag»

Den 5. april 1933 ble det kjent at Norge tapte saken på alle punkter, og at Den internasjonale domstolen i Haag ga Danmark rett til hele Grønland. Norske myndigheter avsluttet okkupasjonen umiddelbart. Stortinget kom senere til å beklage Bondepartiets håndtering av Grønlandssaken.

Dommen slo ned som en bombe for Grønlandsaktivistene. I Christianssands Tidende uttalte en svært misfornøyd formann i Kristiansand Grønlandsnemnd seg. «Vårt oppgjør med Danmark er ikke avgjort med dommen i Haag. Det siste ord er ikke sagt.» Etter dommen i Haag dalte interessen for Grønlandssaken i Kristiansand. Møtevirksomheten i Grønlandsnemnda stoppet nesten helt opp. Siste møte i nemda ble holdt i 1939.

Domsavgjørelsen i Haag kom også uventet på nordmennene på Øst-Grønland. De forventet norsk seier. I sin bok «Øst for den store bre» beskrev sysselmann Helge Ingstad nederlagsstemningen etter at dommen nådde Antartichavn:

«Det blir ikke sagt stort. Men likesom tilfeldig faller det sig slik at vi, en efter en, reiser oss stille og søker ut av hytten. Omkring oss ligger landet gnistrende kvitt under vårsolen. Der skimter vi innløpet til Drømbukten på den andre siden av fjordisen, hvor skrugarene hildres til værs. Der er Nansenryggen, der er Steinrøisdalen og haugen hvor den første moskusen blev skutt. Bakom stiger landet forjettende frem med fjell bak fjell, alt dette vi har levd oss inn med og regnet som vårt.»

Norsk tilstedeværelse avvikles

Norsk tilstedeværelse på Grønland var ikke over, til tross for dommen i Haag. Selv om suverenitetsspørsmålet var avgjort, hadde norske fangstmenn fremdeles lov til å drive jakt i området. Omsetning av pels var god forretning under de harde økonomiske tidene på 1930-tallet. Toppåret var sesongen 1937-1938, da norske pelsjegere fanget over 2 000 polarrev.

Fangstlivet var hardt arbeid i et ugjestmildt klima og passet ikke for alle. Hovedvekten av de norske fangstmennene kom fra Nord-Norge og Sunnmøre. Under 2. verdenskrig ble de norske fangstfolkene evakuert fra Grønland. Etter krigen returnerte flere av dem til sine gamle jaktmarker, men fallende skinnpriser og økte omkostninger gjorde pelsjegerlivet ulønnsomt.

Det definitive punktum for den norske virksomheten på Grønland ble satt sommeren 1959. Tjueåtte år etter at han hadde vært med å heise det norske flagget og erklære Øst-Grønland som norsk, firet Grønlandsveteranen Søren Richter, flagget i Myggbukta for siste gang 22. august 1959.

Femti år med norsk tilstedeværelse på Nordøst-Grønland var historie. Værstasjonen Myggbukta ble lagt ned og den siste norske pelsjegeren reiste hjem for godt. I 1965 ble avtalen som gav nordmenn mulighet for fangst på Øst-Grønland avsluttet og fire år senere kjøpte den danske staten alle de norskeide hyttene og bygningene i området. I 1974 ble de gamle jaktområdene innlemmet i verdens største nasjonalpark.

Nordøstgrønlands Nationalpark omfatter et areal på 972 000 kvadratkilometer og en kystlinje på i alt 18 000 kvadratkilometer. Nasjonalparken er ubebodd med unntak av ansatte ved et par meteorologiske stasjoner, samt Siriuspatruljen som håndhever Danmarks suverenitet i området.

Innreise til nasjonalparken forutsetter tillatelse fra grønlandske selvstyremyndigheter og det er kun lokale fangstmenn som har adgang til tradisjonell jakt i nasjonalparken. Mange vitenskapelige ekspedisjoner finner veien hit sommerstid, samt også noen turister. De få som besøker nasjonalparken vil i tillegg til storslått natur også kunne finne kulturminner fra norske pelsjegere.

Det finnes over 300 norske og danske hytter og fangst- og forskningsstasjoner på Nordøst-Grønland. De harde klimaforholdene på Grønland har ødelagt flere av dem, men om lag 50 fangsthytter har blitt restaurert takket være noen entusiastiske dansker.

I 1992 ble organisasjonen Nordøstgrønlandsk Kompagni NANOK etablert. Organisasjonen ønsket å bidra til at kulturhistorien knyttet til Nordøst-Grønland ble bedre kjent og samtidig sikre områdets kulturminner og bygninger. NANOK har siden oppstarten kartlagt, renoverert og vedlikeholdt kulturhistoriske hus og hytter på Nordøst-Grønland.

Takket være danske sponsormidler har det vært mulig å sende arbeidslag sommerstid. Flere av hyttene som er restaurert er opprinnelig norske, som den norske «hovedstaden» Myggbukta. Hver sommer renoveres to til tre gamle fangsthytter. Hyttene kan fritt benyttes av forskere og andre som besøker området.

Omtrent 460 kilometer øst for Grønland ligger den ensomme vulkanske øya Jan Mayen. Siden 1930 har øya vært en del av kongeriket Norge. Under 2. verdenskrig skulle øya i ishavet bli symbolet på det frie Norge.

Kapittel 16: Øya i ishavet

Under 2. verdenskrig forsvarte en liten norsk styrke vulkanøya Jan Mayen mot nazistene. Flere sørlendinger inngikk i den norske garnisonen på utposten i ishavet.

En maidag i 1940 kom tre menn på besøk til Reidar Stray i Arendal. De ønsket å låne et seil. Stray kjente en av karene fra tidligere og forstod etter hvert hva mennene planla. Det var bare noen uker siden tyske tropper hadde okkupert Sør-Norge, og mennene ønsket nå å komme seg til England.

Stray gikk med samme tanker. Han hadde nylig blitt kommandert til å kjøre buss for tyskerne, men hadde unnlatt å møte opp og var redd for represalier. Mennene hadde fått låne en livbåt fra en lokal skipsreder, men Stray foreslo at de heller skulle ta seilbåten hans, «Lady Nancy».

Den 28. mai 1940 forlot «Lady Nancy» Kolbjørnsvik på Hisøy med retning England og friheten. Om bord var Stray, en ung mann fra Søgne, en styrmann fra Fredrikstad og en stuert fra Nordland. «Lady Nancy» seilte vestover langs kysten. Da de var kommet til Mandal sprang båten lekk. De måtte dytte tau-filt inn mellom bordene for å holde vannet ute. Bedre ble det ikke da de kom ut for et voldsomt uvær som førte til at alt om bord ble vått.

Da uværet endelig stilnet, dukket det opp en ny fare i form av et tysk fly. Stray og mennene kastet ut fiskesnørene og forsøkte å fremstå som fiskere. Tyskerne bet på og «Lady Nancy» kunne seile videre. Den 3. juni 1940 møtte de på en britisk fisketråler som tok dem med til havnebyen Grimsby. De britiske fiskerne mente at nordmennene hadde vært heldige som hadde overlevd overfarten. «Lady Nancy» hadde nemlig seilt gjennom et minefelt.

I Storbritannia meldte mannskapet seg til alliert krigstjeneste. For Reidar Stray skulle det bli starten på en lang ferd som til slutt skulle ende på Norges utpost helt vest i Nordishavet – den forblåste vulkanøya Jan Mayen. Stray kom til å inngå i den lille norske styrken som tappert forsvarte Jan Mayen mot tyske bombefly og en mulig invasjon. Øya i ishavet skulle under 2. verdenskrig bli symbolet på det frie Norge.

Den norske eksilhæren i Skottland

Etter det tyske angrepet på Norge 9. april 1940 meldte flere nordmenn som oppholdt seg i Storbritannia, eller som nylig hadde ankommet landet, seg frivillig til kampen mot nazistene. I begynnelsen av juni 1940, nærmest samtidig med den norske kapitulasjonen, ble det etablert en norsk mottaks- og samleleir, «Norwegian Reception Camp», i den skotske byen Dumfries.

Den første kontingenten på 200 mann ble innkvartert i et nedlagt ullspinneri, som nordmennene omtalt som «Mølla». Den 22. juni fikk militærleiren besøk av kronprins Olav. Han hadde flyktet til Storbritannia sammen med sin far, kong Haakon 7., for å fortsette den norske motstandskampen i eksil. Han kom til leiren for å inspisere de frivillige nordmennene.

Grunnstammen i den norske leiren besto av norske hvalfangere som hadde ankommet Storbritannia etter krigsutbruddet. De skulle hjem etter fangstopphold i Antarktis. Den norske styrken i Skottland har blitt omtalt som «Hvalfangerbrigaden».

Andre nordmenn fant også veien til Skottland. I løpet av sommeren som fulgte ble leiren supplert med nordmenn som hadde kommet seg til Storbritannia fra flere land. Blant annet «Englandsfarere» som hadde rømt fra Norge i sivile farkoster etter 9. april. Disse kom hovedsakelig fra Vestlandet, men også flere sørlendinger fant veien over Nordsjøen.

Da Hærens Overkommando flyttet til leiren i august 1940 hadde den vokst til over 800 mann. «Mølla» ble etter hvert for liten og det ble opprettet flere avdelinger andre steder i Dumfries. Våren 1941 ble det også bygget en ny leir i Carronbridge nord for Dumfries.

I mars samme år ble Den norske Brigade i Skottland opprettet. Styrken telte da om lag 1 400 mann med avdelinger flere steder i Skottland. Brigaden kom aldri til å spille noen sentral rolle i krigføringen, men deltok i flere mindre aksjoner.

Da Reidar Stray ankom Storbritannia i juni 1940, ble han først innkvartert på «Mølla». Deretter gikk turen videre til en nyopprettet befalsskole på Mouswald Place. Da det skulle etableres et norsk skiløperkompani, meldte han seg til tjeneste. I begynnelsen av 1941 ble han sendt nordover som en del av et norsk kompani på Island.

Det norske kompaniet på Island

Mens Norge hadde blitt okkupert av Tyskland, hadde en annen stormakt okkupert Island. Samtidig med at Tyskland startet sitt angrep på Frankrike og Benelux-landene 10. mai 1940 ble Island invadert og okkupert av Storbritannia.

Selv om den britiske invasjonen skjedde uten dramatikk, protesterte den islandske regjeringen mot okkupasjonen. Island var i 1940 i en personalunion med tysk-okkuperte Danmark. Bakgrunnen for invasjonen var at britene var redd for at også Island skulle komme på nazistenes hender. I tillegg ønsket de å etablere militærbaser på øya.

Den britiske tilstedeværelsen på Island skulle også bane vei for etableringen av et norsk militært kompani på sagaøya, Det norske kompani, Island. I august 1940 fikk løytnant Karl Hjelvik fra Molde i

oppdrag av ledelsen av de britiske styrkene på Island å etablere en norsk skiløpertropp med base på øya.

I starten hadde Hjelvik vanskeligheter med å rekruttere nordmenn til troppen. I september 1940 var det bare 20 frivillige. Dette endret seg da norske militærmyndigheter i januar 1941 overførte 40 soldater fra Den norske brigaden i Skottland. De ble plassert i en nyopprettet leir nær Akureyri, helt nord på Island. Blant de nyankomne var flere fra Agder, inkludert Reidar Stray.

Kompaniet skulle bistå britiske styrker med kurs i militær skiløping og opplæring i snø- og vinterkrig. I mars 1941 fikk kompaniet en annen og viktigere oppgave. Det skulle være mannskapsdepot for den norske garnisonen som skulle opprettes på den norske øya Jan Mayen.

Gjenerobringen

Den 10. mars 1941 ankom en liten norsk styrke på tolv soldater, en offiser og tre meteorologer Jan Mayen. Soldatene tilhørte Det norske kompani på Island og var sendt til øya for å bistå med å gjenopprette værmeldingsstasjonen og forsvare den mot et mulig tysk angrep.

Blant dem var menig Sigurd Christensen fra Grimstad, som hadde vært krigsseiler før skipet hans ble senket høsten 1940. Etter forliset ble han innkalt til Den norske brigaden i Skottland, før han ble beordret videre til Jan Mayen. Flere av de andre soldatene i landgangsstyrken hadde erfaring fra polare forhold, enten som fangstmenn fra Svalbard og Grønland eller som hvalfangere i Sørishavet.

Landgangen på den forblåste utposten i Nordishavet markerte også den første «gjenerobringen» av norsk jord etter den tyske okkupasjonen av Norge våren 1940. Jan Mayen hadde en strategisk beliggenhet i Nordishavet, nord for Island og øst for Grønland.

En del av kongeriket Norge

Jan Mayen har et areal på 377 kvadratkilometer. På øya finnes også verdens nordligste aktive vulkan, Beerenberg, på 2277 meter. Den første sikre nedtegnelse av øya er fra 1614. Da ble øya oppdaget av en engelsk kaptein som kalte den for Isabella. Samme år kom tre nederlandske skip til øya. En av kapteinene het Jan Jacobsz May van Schellinkhout. Jan Mayen er oppkalt etter ham.

Havområdet rundt Jan Mayen var kjent for mye grønlandshval. Mange nederlandske skip drev fangst der på 1600-tallet. Den første større vitenskapelige ekspedisjonen til Jan Mayen kom i 1882, da en østerriksk-ungarsk ekspedisjon på 14 mann overvintret på øya. Tidlig på 1900-tallet drev nordmenn overvintringsfangst av polarrev, men jakten ble avsluttet på 1920-tallet på grunn av overbeskatning.

Det var imidlertid været som gjorde Jan Mayen viktig. Sommeren 1921 ble den første meteorologiske radiostasjonen etablert på øya av nordmannen Hagbard Ekerold. Året etter annekterte han en del av

øya på vegne av Meteorologisk institutt. Instituttet annekterte resten av øya på vegne av den norske stat i 1926. Jan Mayen ble underlagt norsk suverenitet i 1929, og ble en del av kongeriket Norge året etter.

Kampen om været

Krigshøsten 1940 var britiske myndigheter redd for at tyskerne skulle okkupere øya og ta over den meteorologiske stasjonen. De ønsket å komme både tyskerne og den arktiske vinteren i forkjøpet. Etter avtale med norske myndigheter ble Jan Mayen evakuert senhøsten 1940, og den norske værmeldingsstasjonen ble ødelagt. Personalet på den meteorologiske stasjonen ble hentet av det norske marinefartøyet «Fridtjof Nansen» og fraktet til Island.

Tyskerne hadde på sin side begynt å fatte interesse for øya. Få dager etter at Jan Mayen var blitt evakuert, landet et tysk sjøfly ved øya. Besetningen noterte seg at nordmennene hadde forlatt Jan Mayen i all hast. I november 1940 hindret den britiske marine et forsøk fra tyskerne på å ilandsette egne meteorologer og radiotelegrafister.

Britene innså at det var viktig at Jan Mayen var på allierte hender. Derfor ble øya gjeninntatt i mars 1941. Øya var et knutepunkt for værvarslingstjenesten i Nord-Europa og Atlanterhavet. Etter at Tyskland angrep Sovjetunionen sommeren 1941, ble værmeldinger fra Jan Mayen viktige for de allierte konvoiene som fraktet våpen og utstyr til de sovjetiske havnebyene Murmansk og Arkhangelsk.

Nordahl Grieg på visitt

Den norske garnisonen på Jan Mayen, som ble opprettet i 1941, bidro med byggearbeid og forsvar mot både kulde og tyske bombefly. Tyskerne prøvde å bombe anleggene på øya, men lyktes aldri. På det meste telte den norske styrken rundt 50 mann.

Nordmennene vekslet mellom å tjenestegjøre på Jan Mayen og Island. Høsten 1943 ankom amerikanerne øya for å etablere en radiolyttstasjon. Den amerikanske basen gikk under navnet «Atlantic City». Sørlendingen Reidar Stray ankom Jan Mayen i 1942. Han kom til å tjenestegjøre på øya frem til krigens slutt.

Sommeren 1942 fikk garnisonen på Jan Mayen besøk av den kjente dikteren, forfatteren og motstandsmannen Nordahl Grieg. Han hadde forlatt Norge etter den tyske invasjonen og meldt seg til norsk militærtjeneste i Storbritannia. Grieg ønsket å styrke den norske kampmoralen og besøkte flere steder i utlandet der norske styrker var stasjonert. Han fant seg godt til rette på vulkanøya, og til en av offiserene beskrev Grieg det som «dette vidunderlige lille demokratiske samfund».

Nordahl Grieg mistet livet året etter oppholdet på Jan Mayen. I desember 1943 deltok han som krigskorrespondent på et britisk bombetokt over Berlin. Bombeflyet han var om bord i ble truffet av en granat og styrtet utenfor den tyske hovedstaden. Hele besetningen døde.

Under krigen skrev Grieg flere kjente motstandsdiikt som «Kongen» og «17. mai 1940». Etter hans død ble det utgitt en diktsamling med flere av diktene hans. Diktsamlingen «Friheten» rommer også et diikt han skrev under oppholdet på Jan Mayen. Diktet «Øya i Ishavet» gir et godt tidsbilde på krigssituasjonen sommeren 1942.

Diktets tre innledende vers er som følger:

*Mørk står en øy av hav,
ensom og kald og bar.
Dette er Norges land.
Dette er alt vi har.*

*Vinterens svarte storm,
sommerens skoddesus
stryker det øde land:
isflak og stein og grus.*

*Her er vår jord, vårt hjem.
Men våre sinn ble skapt
langsomt i bildet av
landet som vi har tapt.*

Symbolet på det frie Norge

Jan Mayen forble norsk under hele krigen, og øya var den eneste delen av kongeriket Norge som var fullstendig under den norske eksilregjeringens kontroll. Jan Mayen ble et symbol på det frie Norge, men hvis tyskerne virkelig ville ta kontroll over øya, hadde den norske garnisonen hatt lite å stille opp med. I et avisintervju i Agderposten i 1970 fortalte Reidar Stray følgende:

«Vi hadde en 76 millimeter kanon, en 20 millimeter, en gammel britisk 6-punder og britiske maskingevær, så vi gjorde det vi kunne for å holde tyskerne på avstand. Men hadde de foretatt landsetting, ville vår lille vaktstyrke vært ferdig.»

80 år etter krigens slutt er Jan Mayen fortsatt forbeholdt det norske forsvaret og meteorologene. I 2025 bodde og jobbet det 17 mennesker på øya. 15 av de disse er knyttet til Forsvaret, mens resten

arbeider for Meteorologisk institutt. Dagens aktivitet på øya er knyttet til meteorologiske observasjoner samt drift og vedlikehold av installasjoner knyttet til navigasjon og forskning.

En annen norsk utpost i nord ble heller ikke spart for krigens ødeleggelser. Svalbard, som ifølge Svalbardtraktaten av 1920 skulle være en demilitarisert sone, ble et strategisk viktig område under 2. verdenskrig.

Kapittel 17: Da krigen kom til Svalbard

Svalbard skulle ifølge Svalbardtraktaten ikke benyttes i krigsøyemed, men selv ikke siste stopp før Nordpolen unngikk kamphandlinger under 2. verdenskrig. Flere sørlendinger mistet livet i kampen for å holde øygruppen på allierte hender.

I september 1943 hadde Adolf Hitlers krigslykke snudd og på flere fronter var tyske soldater på retrett. På østfronten hadde sovjetiske styrker stoppet en tysk offensiv i det viktige slaget ved Kursk. I sør hadde allierte styrker gjort landgang i Sør-Italia. Hitlers italienske makker, Benito Mussolini, var avsatt, og de nye italienske lederne ønsket å søke fred med de allierte. I vest hadde de allierte begynt å få kontroll på Atlanterhavet. Tyskland var på defensiven.

I nord kjente den tyske nordflåten, som oppholdt seg i de norske fjordene, på presset. Flåten måtte vise styrke for å rettferdiggjøre sin eksistens og de trengte en rask seier. Den 3. september 1943 mottok nordflåten ordre om å iverksette «Operasjon Zitronella». Tre dager senere forlot de største krigsskipene i den tyske krigsmarine sitt tilholdssted i Nord-Norge. En skvadron bestående av slagskipene «Tirpitz» og «Scharnhorst», samt ni torpedojagere og en bataljon på 600 soldater, ble sendt nordover. Destinasjonen var Svalbard.

På Svalbard holdt en garnison på om lag 150 mann bestående av nordmenn, briter og canadiere til. Hovedkvarteret lå i den evakuerte sovjetiske gruvebyen Barentsburg. Styrken i Barentsburg omfattet også en sørlending, den 40 år gamle Edvin Berntsen fra Lista. Garnisonens oppgave var å sikre alliert kontroll over øygruppen, men den var uforberedt på den overmakten de snart sto overfor.

Den 8. september klokken 01:50 ble garnisonen i Barentsburg vekket av alarmen. En vaktpost hadde oppdaget flere skip som var på vei inn Isfjorden og på et av skipene stod landgangssoldater oppstilt i tette rekker. For nordmennene i Barentsburg var det uklart om det var venn eller fiende som var på vei. All tvil om skipenes nasjonalitet ble skjøvet til side da en kanonsalve lød fra det største slagskipet. De medfølgende krysserne fulgte opp med å heise «Die Reichskriegsflagge».

Om bord på «Tirpitz» mottok skipssjefen følgende ordre: Ødelegg Barentsburg! De massive kanonene på et av verdens største slagskip begynte å sikte mot gruvebyen, før øredøvende eksplosjoner fylte luften og flammer stod ut av kanonløpene. På få minutter ble Barentsburg omgjort til et gedigent sankthansbål.

Svalbardtraktaten

I 1920 ble Norge tilkjent overhøyhet over øygruppen gjennom Svalbardtraktaten. Traktaten la imidlertid noen begrensninger på den norske suvereniteten. Svalbardtraktaten kom i stand like etter 1. verdenskrig og de krigstrøtte traktatlandene la derfor opp til at øygruppen i Arktis skulle være en demilitarisert sone.

Traktatens artikkel 9 erklærte at Svalbard ikke skulle benyttes til «krigsøiemed» og at det verken skulle etableres flåtebase eller befestninger på øygruppen. Det skulle kun gå noen få tiår før artikkel 9 ble brutt. Selv ikke Svalbard, siste stopp før Nordpolen, slapp unna krigens herjinger.

Da Tyskland angrep Polen i september 1939, en hendelse som regnes som starten på 2. verdenskrig, bodde det om lag 4000 mennesker på Svalbard – 1000 nordmenn og 3000 russere. Den russiske tilstedeværelsen på øygruppen skyldtes at Svalbardtraktaten ga innbyggere fra de nasjonene som hadde underskrevet traktaten, rett til å drive økonomisk aktivitet på øygruppen.

Sovjetunionen hadde på 1930-tallet etablerte kulldrift flere steder på Svalbard. De fleste innbyggerne på Svalbard var tilknyttet gruvedriften. I Longyearbyen holdt Store Norske Spitsbergen Kullkompani til, mens det sovjetiske gruveselskapet Trust Arktikugol hadde produksjon i bosetningene Grumantbyen og Barentsburg. Alle gruvesamfunnene lå på vestsiden av Svalbards største øy, Spitsbergen.

Da tyske styrker angrep Norge 9. april 1940, kom det som et sjokk på befolkningen på Svalbard. Mens kampene herjet i Norge, lurte de norske innbyggerne hva som kom til å skje med øygruppen. Mange var redde for å bli isolert fra fastlands-Norge.

Etter maktovertakelsen av fastlands-Norge i juni 1940, krevde den tyske okkupasjonsmakten at kullproduksjonen i Longyearbyen skulle fortsette som før. Svalbardkullet var viktig for befolkningen i Nord-Norge. Samtidig unnlot tyskerne å sende tropper til Svalbard. Dermed gikk livet på Svalbard mer eller mindre sin vante gang.

Dette endret seg dramatisk 22. juni 1941, da Tyskland gikk til angrep på Sovjetunionen. Angrepet som gikk under navnet «Operasjon Barbarossa» brøt dermed ikke-angrepspakten mellom de to landene. Det tyske angrepet gjorde samtidig Svalbards militærstrategiske stilling høyaktuell. Russerne var redd for at tyskerne skulle bruke Svalbard som utgangspunkt for angrep mot Sovjetunionen.

I juli 1941 kom Sovjetunionens utenriksminister Molotov med et forslag til den britiske ambassadøren i Moskva. Han ønsket at Sovjetunionen og landets nye allierte, Storbritannia, sammen

skulle besette Svalbard og dermed komme tyskerne i forkjøpet. Forslaget falt ikke i god jord hos den norske eksil-regjering i London. Svalbard var norsk, og nordmennene måtte bli hørt.

Svalbard evakueres

Sommeren 1941 anla en britisk marinestyrke Longyearbyen et besøk. Britene konkluderte med at Svalbard var uegnet som marinebase. Det ble i stedet foreslått at øygruppen burde bli evakuert og kullgruvene satt ut av drift slik at tyskerne ikke kunne dra nytte av dem. Både den norske eksil-regjering og russerne støttet evakueringsplanen, men direktøren i gruveselskapet Store Norske, Einar Sverdrup, likte ikke tanken på å oppgi Svalbard og samtidig ødelegge gruvene.

I midten av august 1941 ble de russiske innbyggerne i Barentsburg og Grumantbyen evakuert og fraktet til den sovjetiske havnebyen Arkhangelsk. Gruvelagrene i Barentsburg ble satt i brann.

I september 1941 var turen kommet til nordmennene. Kullgruvene i Longyearbyen ble satt ut av drift, og den 3. september 1941 forlot 765 nordmenn Svalbard med skipet «Empress of Canada» på vei til Skottland. I tillegg til lokalbefolkningen i Longyearbyen ble også fangstmenn evakuert med det britiske marineskipet.

Kun tre dager etter evakueringen av Svalbard, ankom de første tyskerne Longyearbyen. Tyskerne utbedret flystripen i Adventdalen og etablerte flere værmeldingsstasjoner på Svalbard. Stasjonene var både bemannede og ubemannede. Værmeldingene fra nordområdene skulle bli svært viktige for den tyske marinen i sjøkrigen mot de allierte konvoiene som fraktet varer og våpen til Sovjetunionen. Krigen hadde nådd Arktis.

Operasjon Zitronella

Sommeren 1943 led tyskerne store nederlag på flere fronter. I de nord-norske fjorder lå tyskernes største krigsskip og ventet på å angripe allierte konvoier i Barentshavet.

Da disse uteble, begynte Hitler å revurdere den tyske nordflåtens eksistens. Han mente marinegastene i stedet kunne bidra som infanterister på Østfronten. Storadmiral Karl Dönitz innså at han trengte en seier i nord. Han beordret iverksettelse av «Operasjon Zitronella». Et raskt og hardtslående angrep på Svalbard.

Mye tyder på at tyskerne overvurderte størrelsen på den norske garnisonen på Svalbard. En flåtestyrke som omfattet de store slagskipene «Scharnhorst» og «Tirpitz», samt ni torpedojagere var en gedigen overmakt, sammenlignet med den allierte styrken som telte rundt 150 mann på Svalbard.

Morgenen 8. september 1943 ble de norske styrkene i Longyearbyen og Barentsburg angrepet med tungt artilleri fra de tyske krigsskipene, samt luftangrep fra medfølgende fly. Nordmennene kunne ikke annet enn å søke dekning.

Både i Barentsburg og i Longyearbyen ble bygningene skutt til pinneved og tung mørk røyk steg opp fra de brennende bygningene. Etter skuddsalvene ble landgangstyrker satt inn for å fullføre jobben samt lete etter krigsfanger. Angrepet varte hele morgenen og begge steder ble fullstendig rasert.

Ved middagstid var tyskerne klare for å returnere til Norge. Med seg hadde de et førtitalls norske og britiske krigsfanger. En av dem var 44 år gamle Arthur Marthinus Flåm Jacobsen bosatt i Øyestad utenfor Arendal. Jakobsen, opprinnelig fra Drøbak, var løytnant i den norske marinen. Under det tyske angrepet hadde han blitt hardt skadet, og i likhet med de øvrige norske fangene ble han satt i fangeleir i Alta da de ankom fastlandet. Her døde han av skadene 15. september 1943. Jakobsen var ikke det eneste offeret etter «Operasjon Zitronella».

Til sammen ti personer ble drept som følge av det tyske angrepet. En av dem var 40 år gamle Arktander Karl Edvin Berntsen fra Lista. Edvin, som var fornnavnet han vanligvis brukte, hadde seilt i utenriksfart som maskinist da Norge ble angrepet 9. april 1940. Under krigen seilte han på både norske og britiske skip, før han i januar 1943 gikk inn i den norske marinen. Berntsen ankom trolig Svalbard sommeren 1943 i forbindelse med at garnisonen på Svalbard fikk avløsning. Han ble begravet i Barentsburg sammen med de øvrige falne.

Svalbards siste falne

Etter angrepet 8. september 1943 roet den tyske interessen seg for Svalbard, samtidig ble det bestemt at den norske garnisonen på Svalbard skulle reduseres. Mennene som hadde overlevd det tyske angrepet ble avløst i oktober 1943. Sommeren 1944 kom en ny avløsningsstyrke på 75 mann.

En av de nyankomne var den 22 år gamle sersjanten Kåre Langfeldt Jensen fra Mandal, som hadde rømt fra Norge sommeren 1941. Sammen med tre andre hadde de seilt over Nordsjøen i en 23 fots fiskesnekke. Turen fra Farsund til Skottland hadde tatt tre dager. I Storbritannia meldte han seg til alliert tjeneste og utdannet seg til radiotelegrafist.

Den 17. august 1944 fikk han og en tropp ordre om å dra på oppdrag til Sveagruva. Turen dit skulle gjøres med en 32 fots motorbåt, men i løpet av natten ble de oppdaget av en tysk ubåt som lå i overvannsstilling inne i Van Mijenfjorden. Selv om tyskerne hadde sluppet taket om Svalbard, jaktet tyske ubåter allierte skip i farvannene rundt Spitsbergen.

Mens motorbåten med nordmennene styrte mot land åpnet ubåten ild. Nordmennene klarte å komme seg i land og i dekning, før motorbåten ble skutt i brann. I kampens hete ble Jensen truffet av de tyske prosjektilene. Han døde av skadene og ble gravlagt på stedet. Kåre Langfeldt Jensen ble den siste nordmannen som falt på Svalbard – fra høsten 1944 merket den norske garnisonen på Svalbard ikke noe mer til tyskerne.

Minnebauta i Longyearbyen

Kronprins Olav besøkte Longyearbyen 7. august 1949 for å hedre Svalbards falne soldater. Til stede var også regjeringsrepresentanter, gruvearbeidere, funksjonærer og veteraner fra Svalbardgarnisonen. Pårørende til de som hadde mistet livet under krigsårene på Svalbard fikk tilbud om gratis reise for å delta i minnemarkeringen. En åtte meter høy minnebauta, dekket av det norske flagget, var reist til ære for de falne. Kronprinsen holdt en gripende tale under avdukingen og avsluttet med disse ordene.

«I takknemlighet og ærbødighet minnes vi disse menn og det de gjorde for land og folk i en trengselstid. Må deres minne alltid leve blant oss, enten vi er her på Svalbard eller hvor som helst i vårt vidstrakte og kjære land.»

Ved foten av minnebautaen var det en plate med navnene på de falne, men en var glemt. Først i 2006 ble sørlendingen Edvin Berntsen lagt til, slik at minneplaten til slutt omfattet 26 navn.

I 1955 ble bårerne til de falne på Svalbard brakt tilbake til fastlands-Norge. Edvin Berntsen og Kåre Langfeldt Jensens levninger ble ført til Sørlandet, hvor Berntsen ble gravlagt på kirkegården i Vanse og Jensen i hjembyen Mandal.

Etter 2. verdenskrig ble de norske og sovjetiske gruvesamfunnene på Svalbard gjenoppbygd. Blant dem som vendte tilbake var også et knippe fangstmenn. Her møtte de et jakteldorado – evakueringen og krigshandlingene hadde ført til en kraftig økning i isbjørnbestanden. På slutten av 1940-tallet dro fire unge setesdøler til Svalbard for å prøve seg som isbjørnjegere.

Kapittel 18: Isbjørnjegerne fra Setesdal

I 1947 dro tre brødre og en fetter fra den vesle bygda Bjåen i Setesdal til Svalbard for å jakte isbjørn. Setesdølene kom til å slå alle tidligere fangstrekorder.

En varm og solrik sommerdag i 1944 marsjerte en tropp bestående av norske flyktninger gjennom et fredfullt åpent landskap et sted i Sverige. De var en del av de norske politistyrkene, som mot slutten av krigen fikk utdanning i nøytrale Sverige. Målet var å overta polititjenesten og opprettholde ro og orden når Norge en dag ble befridd.

I stekende sol og uten noen form for skygge beordret lagleder at gruppen skulle ta en kort rast. En av karene, den 24 år gamle Knut Bjåen fra Setesdal, la seg ned i gresset for en liten hvil. Han bemerket til sidemannen, den 28 år gamle Bjørvik Jacobsen fra Tromsø, at det ville ha smakt med en iskald øl – eller helst to. Jacobsen kunne ikke vært mer enig. Tromsværingen så helst at han kunne tatt øla oppe mellom isflakene i ishavet. «Ka greie har du på dette?», svarte Bjåen tørt.

Knut Bjåen ante ikke at troppskameraten var sønn av Svalbards første fangstkvinn, den legendariske Wanny Woldstad. Som ung hadde Bjørvik Jacobsen og broren Alf vært med moren på jakt på Svalbard. Da han var 17 år, hadde han skutt sin første isbjørn. I løpet av overvintringene på Svalbard mellom 1933 og 1935 hadde moren lært brødrene det de trengte for å overleve i isødet. Bjørvik Jacobsen lengtet tilbake, men krigen satte en stopper for hans fangstplaner på Svalbard.

Under den brennende sola delte Jacobsen sine opplevelser fra Arktis. Troppskameraten fra Setesdal satt med store ører og lyttet. Da rasten var over, var all trøtthet og varme glemt hos den unge setesdølen. Jacobsens historier fra isøde hadde vekket noe i ham, og før troppen fortsatte marsjen, utbrøt Bjåen.

«Du Bjørvik, når vi har vunnet denne forbaskede krigen, ruster vi ut alle tiders fangstekspedisjon til Svalbard».

Overvintringsfangst på Svalbard

Fra slutten av 1890-tallet og frem til 1941 opplevde overvintringsfangsten på Svalbard sin storhetstid. Eventyrlystne nordmenn dro nordover med drømmen om et liv som pelsjegere. Selv om økonomisk utbytte fra fangst av polarrev og isbjørn ofte var begrenset, var det andre faktorer som lokket folk til den isolerte og risikofylte tilværelsen langt mot nord. Ønsket om storfangsten, kombinert med det frie livet i en mektig natur, var sterke drivkrefter for mange fangstfolk.

I 1941 ble det bråstopp for overvintringsfangst på Svalbard. Den 3. september 1941 ble alle innbyggerne på øygruppen evakuert. Gruvearbeidere, fangstmenn og andre fastboende ble fraktet til Storbritannia. Svalbard ble overlatt til isbjørnene.

Overvintring på Halvmåneøya

Sommeren 1946 forlot marinefartøyet «Penang» Tromsø havn. Den tidligere hvalbåten skulle nordover til Svalbard. Om bord var også tre unge menn som så frem til et ishavseventyr. Knut Bjåen og Bjørvik Jacobsen hadde også fått med seg Bjørviks venn, østlendingen Odd Lønø. Sammen skulle de jakte isbjørn frem til neste sommer. Siden ingen hadde jaktet isbjørn under krigen, regnet de tre mennene med at isbjørnbestanden ville være på sitt høyeste i 1946. De hadde derfor med seg rikelig med ammunisjon.

De unge fangstmennene hadde valgt seg ut Halvmåneøya som fangstdestinasjon. Øya, som lå på østsiden av Svalbard, var ansett som et av de beste fangstområdene for isbjørn. Hvert år kom store mengder med isbjørn forbi øya med drivisen.

Da «Penang» ankom Halvmåneøya, ble menn, hunder og utstyr satt i land. Skipet skulle videre til Longyearbyen. Mennene var overlatt til seg selv. På øya fantes det en fangststasjon kalt «Bjørneborg». Den skulle være mennenes hjem i ett år.

Hytta var beskjeden i størrelse og inneholdt kun to rom – et lagerrom for proviant og et oppholdsrom. Oppholdsrommet var på om lag 12 kvadratmeter og skulle fungere som både kjøkken, stue, soverom og arbeidsrom. Etter flere år uten tilsyn var hytta i dårlig forfatning. Vær, vind og isbjørner hadde fått herje fritt med «Bjørneborg».

Før fangsten kunne begynne, måtte hytta settes i stand. Mens de holdt på med istandsettingen fablet de om hvor mange isbjørn de skulle felle. Rekorden tilhørte «isbjørnkongen» Henry Rudi fra Tromsø. I løpet av sin fangstkarriere, som omfattet hele 27 overvintringer i Arktis, hadde han skutt 713 isbjørn. Sesongrekorden var fra en overvintring på Halvmåneøya i årene 1936-1937. Da hadde Rudi og en annen fangstmann felt 117 isbjørn. De unge mennene på Bjørneborg var alle enige om at den rekorden skulle de slå.

Isbjørnjakten

Planen var at en stor del av byttet skulle fanges med selvskuddkasser. Disse fungerte ved at et gevær ble montert inne i en kasse. Foran geværet ble det plassert åte, som var festet med en snor til avtrekkeren. Kassen var utformet slik at bjørnen måtte plassere hodet foran geværmunningen for å nå åtet. Når den gjorde det, ble skuddet utløst, og dyret ble felt. Fangstmennene plasserte flere slike

kasser rundt om på Halvmåneøya. De håpet at kassene ville gi godt utbytte gjennom fangståret, men én av dem skulle også føre til en alvorlig ulykke.

En januardag i 1947, mens de monterte en av kassene, ble Bjørvik Jacobsen alvorlig skadet. Et vådeskudd førte til at høyre håndledd ble knust. Kameratene gjorde alt de kunne for å hjelpe ham, men fryktet det verste. De var alene i mørketiden, på en øde øy i ishavet – langt unna folk og uten mulighet til å tilkalle hjelp.

Kameratene trodde Bjørvik kom til å dø. I dagboken skal Knut Bjåen ha skrevet at dersom kameraten døde, skulle han graves slik at isbjørnene ikke fikk tak i ham. Heldigvis gikk det ikke slik – Bjørvik Jacobsen kom seg. I juli 1947 kunne de sammen vende tilbake til sivilisasjonen med fangstskuta «Blåsel».

Mennene satte også ny fangstrekord – 136 isbjørner var blitt skutt. I tillegg hadde de med seg tre levende isbjørnunger da de ankom Tromsø i midten av juli. Disse skulle selges til dyreparker på kontinentet. En av dem var isbjørningen "Sebben".

Isbjørn i Tromsøs gater

Isbjørningen inntok Tromsøs gater sommeren 1947. Fangstmennene tok ham med seg overalt – alltid i bånd. På Vinmonopolet skremte han vettet av ekspeditørene. Han hoppet opp på disken og betraktet med store øyne de blanke flaskene som sto i rekker på hyllene i Vinmonopolets nordligste utsalg.

«Sebben» fikk også kjøre drosje sammen med polarhelten Helge Ingstad, og han besøkte NRKs studio i Tromsø. Besøket hos Rikskringkastingen gikk imidlertid dårlig. I det varme studioet ble «Sebben» utålmodig, og det gikk hardt utover en skrivemaskin som ble slengt i vegg. Heldigvis klarte Bjørvik Jacobsen å roe ned den hissige isbjørningen.

Da isbjørnen «Sebben» ankom Tromsø sommeren 1947, var det med på å skape myten om at isbjørner vandrer i gatene i Ishavsbyen. Senere havnet han i en dyrehage på kontinentet. Skaden Bjørvik Jacobsen pådro seg under oppholdet på Halvmåneøya, førte til at han måtte gi seg som fangstmann. Knut Bjåen, derimot, var klar for en ny overvintring og denne gangen inviterte han med familien.

Bjåenbrødrene

Knut kom fra den lille fjellbygda Bjåen i Bykle kommune, øverst i Setesdal, nær grensen til Telemark. Bygda ligger om lag 900 meter over havet og var det siste stedet i Aust-Agder fylke som fikk

elektrisitet. Det skjedde først på slutten av 1950-tallet. De som bodde på Bjåen var vant til en isolert livsstil og var dyktige jegere. Et opphold i Arktis skremte dem ikke.

Allerede høsten 1947 returnerte Knut til Halvmåneøya. Med seg hadde han sine storebrødre Sjur og John, samt fetteren Olav Såvesson Bjåen. Alle var eventyrlystne karer som var vant til å ferdes ute i villmarka. Hele oppveksten hadde de drevet med jakt, fiske og fangst hjemme på Bjåen. Setesdølene hadde også vært med i motstandsbevegelsen under krigen.

Mennene innlosjerte seg på fangsthytta «Bjørneborg» og satte ut selvskuddkasser rundt om på Halvmåneøya. Målet var å slå fangstrekorden fra året før. I tillegg til kassene satte de opp en utkikkspost sørvest på øya, som fikk navnet «Knudåheio».

Hytta ble selvfølgelig bygget i laftet tømmer, akkurat som den tradisjonelle byggeskikken hadde vært i århundrer hjemme i Setesdal. Her kunne de fyre opp i ovnen og gjøre hytta varm, mens de fulgte med på isbjørnene som kom drivende med isen.

Jul i Bjørneborg

Rundt juletider 1947 hadde de felt 40 isbjørner. Til tross for en tøff høst med mye uvær, var stemningen blant mennene fortsatt god. I dagboken noterte Knut: «Fangstfolk påstår at mørketida virkar deprimerande og at ein ikkje er seg sjølv i den tida, det er no bare sprøyt. Vi merkar i alle fall ingen ting.»

Setesdølene benyttet mørketiden til å gjøre «Bjørneborg» klart til jul. Den 16. desember kunne Knut notere i dagboken: «I kveld har Sjur brygga joleølet, Jon og eg har saga ved, Olav har hatt hendene fulle med matlaging og brødsteiking.»

På julaften var både hytta og fangstmennene pyntet og skinnende rene. Før middag var de ute og skjøt julen inn. Før middag var de ute og skjøt julen inn – tre skudd, ett for hver av de vise menn. På julemenyen var den tradisjonelle fjellauren med klinglefse erstattet av noe mer lokalt – bjørnesteik og grønne erter.

Etter middag var det julesanger og utdeling av gaver. Mens de åpnet gavene fra de hjemme, sendte karene varme tanker hjem til alle i Setesdal. Borte bra, men hjemme best.

Fangstrekord

Selv om mennene fant tid til å hygge seg under oppholdet på Halvmåneøya, var fangstlivet hardt og ikke minst risikabelt. Under mørketiden kunne det være svært farlig å undersøke selvskuddkassene. Det intense mørket tvang dem til å komme helt nær kassene for å se om det fantes et bytte der. Hvis det lå et skadet dyr der, kunne situasjonen fort bli farlig.

I løpet av overvintringen opplevde setesdølene flere skumle situasjoner, men heldigvis gikk det alltid bra. Stort hell hadde de også med fangsten. Da Bjåenkarene forlot Halvmåneøya i august 1948, hadde de felt 139 isbjørn. De hadde også fanget 10 levende bjørnunger som skulle selges til dyreparker i Danmark og Tyskland. Fangsten var ny rekord og den har kun blitt slått av et fangstlag som overvintret på Halvmåneøya i 1964/1965.

Ingen av setesdølene dro tilbake til Svalbard for å jakte isbjørn, men det var ikke fordi de syntes fangstlivet var for hardt. Etter den første overvintringen i 1947 skrev Knut Bjåen i dagboken sin:

«Det var ikkje 10de parten so hardt og farefullt som eg hadde venta, her i Sud Noreg høyrer vi so mange røvarhistoriar om livet der uppe at det er ei gru, men du verden for mykje overdrivelse. Det blir liksom reikna for ein modig og fändenivoldsk kar som tor reisa dit opp. Sludder og tøv, har ein ikkje noko anna å setja brystkassa fram og bryska seg for, er det best å la ho turka inn.»

Totalfredning av isbjørn

På 1960-tallet ble det observert at isbjørnbestanden var i tilbakegang på grunn av overbeskatning. Økt fokus på miljøvern og bærekraft mot slutten av tiåret førte til et ønske om å beskytte isbjørnen. I 1973 ble den internasjonale isbjørnavtalen signert, mellom Norge, Danmark, Sovjetunionen, USA og Canada.

Avtalen slo fast at isbjørn ble totalfredet i Arktis, med unntak av tradisjonell fangst blant inuitter på Grønland og i Canada. Ti år etter fredningen ble det antatt at isbjørnbestanden nesten hadde doblet seg. Organisasjonen WWF Verdens naturfond anslår det at det finnes mellom 22 000 og 31 000 isbjørner i Arktis. På Svalbard er bestanden anslått til å være mellom 1000 og 2000 individer.

I dag er det klimaendringene som utgjør den største trusselen mot deres eksistens. Varmere vær i Arktis fører til stadig mindre havis, og dermed trues også isbjørnenes territorium. Forskerne er uenige om hvordan fremtiden ser ut for isbjørnen, men de fleste er enige om at bestanden kommer til å minke de neste tiårene.

Setesdølene hadde utnyttet mulighetene som oppstod etter 2. verdenskrig. Flere av dem hadde vært aktive motstandsmenn under krigen og dermed vært på rett side når landet skulle bygges opp igjen. For nordmenn som hadde samarbeidet med de tyske okkupantene var fremtiden alt annet enn lys – selv for gamle polarhelter.

Kapittel 19: Polarforsker på rømmen

Sommeren 1948 forlot en gammel redningsskøyte Risør. Om bord var landssvikdømte nordmenn på rømmen. En av dem var legen og polarforskeren Arne Høygaard fra Lillesand. Høygaard gikk fra å være en folkefiende i Norge til å bli en folkehelt i Argentina.

En julidag i 1948 snek en gammel redningsskøyte seg ut fra havna i Risør. Skuta som bar navnet «Nordland», var bygget i Lyngør i 1910, og i nesten 40 år hadde den hjulpet sjøfarere i havsnød langs norskekysten. Etter 2. verdenskrig hadde skuta gått ut av Redningsselskapets tjeneste og blitt solgt til en privatperson. Den nye eieren var på jakt etter en sterk og solid skute som ville klare en lang og krevende seilas.

Etter avreise fra Risør dro «Nordland» videre til Horten. Her ble bagasje og proviant for tre måneder lastet om bord: Kål, gulrøtter, sukker, mel, kaffe og hermetikk. Mannskapet telte seks personer, alle på flukt fra norske myndigheter. Bare et par av dem hadde erfaring fra sjøen. De øvrige ante nok lite om hva de hadde i vente, men det hastet med å komme seg av sted.

Den 8. juni 1948 forlot den fullastede båten Horten og satte kursen mot Den engelske kanal. Mannskapet oppdaget etter hvert at seilet de brukte var for lite, noe som førte til at båten trengte mer drivstoff enn forventet. De la derfor til på den engelske kanaløya Guernsey for å bunkre. Til alt hell var det ingen som bet seg merke i de seks nordmennene i den gamle redningsskøyta.

Turen fortsatte videre til Spania og langs kysten av Portugal. I Punta Umbria i Sør-Spania ble de liggende i en måned. Her solgte mannskapet flere av sine personlige eiendeler for å skaffe penger til mat og drivstoff. Men de visste at de måtte komme seg videre. For å unngå mistanke byttet de navn på båten. «Nordland» ble til «Nord».

I oktober 1948 satte de kursen mot den nord-afrikanske byen Tanger. Her ble det bråstopp. Tre av mannskapet ble arrestert av det lokale politiet og ført til festningen Alcazaba. Her ble de plassert i hver sin trange og iskalde celle. Arrestasjonen fant sted etter en anmodning fra norske myndigheter, som krevde at de skulle utleveres. De arresterte var nemlig norske nazister på rømmen.

Flukten var imidlertid langt fra over. Arne Høygaard, som var en av de arresterte, hadde vært ute en vinternatt før og visste hvordan han kom seg ut av en knipe.

Veivalg

Polarhistorien dreier seg ofte om veivalg. Planene som legges før en ekspedisjon, går ikke alltid som forventet. Feil valg kan få fatale konsekvenser, eller kanskje enda verre - man kan tape ansikt og anseelse i ettertid. I møte med utfordringer i isødet er det helt avgjørende å ta riktige beslutninger.

Fundamentale veivalg oppstår ikke bare under polarekspedisjoner. Etter at de allierte hadde seiret over nazistene i 2. verdenskrig, ble tidligere helter omtalt som folkefiender. Nordmenn som samarbeidet med de tyske okkupantene, måtte stå til ansvar for valgene de hadde tatt under krigen.

Noen av de sentrale aktørene som jobbet for å sikre Norge nytt land i polarområdene på 1920- og 1930-tallet, valgte den tyske siden under 2. verdenskrig. Etter krigen ble de dømt i landssvikoppgjøret og deretter skjøvet ut i kulden av norske myndigheter.

Legesønnen fra Lillesand

Arne Høygaard ble født i Lillesand 15. januar 1906. Her hadde faren, Bernt Høygaard, praktisert som kommunelege siden 1902. Fra legekontolet som var sentralt plassert i Strandgaten, hjalp han innbyggerne i den idylliske sørlandsbyen.

Men selv legepraksisen på Agder kunne være krevende vinterstid. I 1903 overlevde han så vidt etter å ha kjørt gjennom isen på et vann utenfor Lillesand under et sykebesøk. Han kom seg opp av det iskalde vannet, men hesten druknet.

Familien Høygaard ble ikke boende lenge i Lillesand. Da Arne kun var ett år gammel, flyttet familien over fylkesgrensa til Vest-Agder. Der bosatte de seg på Liknes i Kvinesdal, hvor faren fikk jobb som distriktslege. Bernt Høygaard var godt kjent i traktene, ettersom han var født og oppvokst på en gård i nabokommunen Fjotland.

Høygaard-familien bodde i Kvinesdal til Arne var åtte år gammel. I 1914 flyttet de vestover til Manger i Nordhordland, hvor faren hadde fått jobb som distriktslege. Der bodde de til 1923, da de flyttet videre østover til Nesodden utenfor Oslo.

Våren 1924 fullførte Arne Høygaard artium i hovedstaden. Deretter flyttet han hjemmefra og begynte å seile, hovedsaklig i arktiske farvann. Som ung sjømann ble han godt kjent med havområdene nord for Russland, samt farvannene ved Newfoundland, Canada og Svalbard.

Etter ett år med havet som arbeidsplass, gikk han i land. Han ville gå i farens fotspor og startet på medisinstudier. Seilasene i nordområdene hadde også vekket hans interesse for Arktis – den unge legestudenten var smittet av «polarbasillen».

Til Svalbard

Mellom to semestre dro han sammen med to studiekamerater til Svalbard. I 1928 gikk de Spitsbergen på langs. Mange av stedene de oppsøkte var ikke tidligere kartlagt. Før ekspedisjonen fikk karene god hjelp og råd fra Adolf Hoel.

Adolf Hoel var en norsk geolog og polarforsker som lenge var drivkraften bak den norske forskningsinnsatsen på Svalbard. Øygruppen hadde kommet inn under norsk suverenitet gjennom Svalbardtraktaten av 1920. I 1928 tok Adolf Hoel initiativ til opprettelsen av Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser, forløperen til Norsk Polarinstitutt. Hoel kom til å spille en viktig rolle med å forme norsk polarpolitikk før 2. verdenskrig.

I 1929 var Arne Høygaard igjen tilbake på Svalbard. Denne gangen utforsket Høygaard breene og fjellstrøkene helt nord på Svalbard, sammen med kameraten Martin Mehren og ingeniør Olav Staxrud. På oppdrag fra Adolf Hoel bygde de varder, samtidig benyttet Høygaard og Mehren turen til å øve seg på å kjøre hundespenn. De drømte om en egen ekspedisjon – i Fridtjof Nansens ånd. I 1888 ble Nansen og hans ekspedisjon de første til å krysse Grønland på ski, fra østkysten til vestkysten. Høygaard og Mehren planla å gå motsatt vei.

Grønland på tvers

Sommeren 1931 reiste de to studentene til Uummannaq på Vest-Grønland. Herfra la de ut på en ekspedisjon med to sleder og seksten grønlandshunder. Turen skulle ta 38 dager og de skulle legge bak seg en distanse på omtrent 1000 kilometer målt i luftlinje. De skulle gå fra Uummannaq i vest til Frans Josefs fjord på Øst-Grønland. I motsetning til Fridtjof Nansen møtte de få utfordringer i løpet av ekspedisjonen.

Vel fremme på østkysten ble de møtt av polarskuta «Polarbjørn». Om bord var Adolf Hoel, samt flere fangstmenn og forskere som skulle hjem til Norge. Om bord i «Polarbjørn» var også to norske journalister. En av journalistene benyttet sjansen til å ønske dem velkommen til Eirik Raudes land. De to studentene stusset og spurte undrende hvor det lå. «Vi befinner oss nu midt i Eirik Raudes land», repliserte Adolf Hoel.

Mens Høygaard og Mehren krysset Grønlandsisen, heiste fem fangstmenn det norske flagget på fangststasjonen Myggbukta på Grønlands østkyst og underrettet regjeringen om at de hadde annektert Øst-Grønland for å beskytte norske interesser. Området ble kalt opp etter den norske vikingen Eirik Raude, som angivelig oppdaget Grønland i 985. Den norske annekteringen skulle imidlertid bli kortvarig. Danmark brakte saken inn for domstolen i Haag, og i april 1933 tapte Norge på alle punkter.

Retur til Grønland

Etter hjemkomsten fra Grønland høsten 1931 ga Høygaard og Mehren ut en reiseskildring fra ekspedisjonen. Boken «Ajungilak eller Grønland på tvers» ble godt mottatt av norsk presse. Ordet «Ajungilak» kom fra grønlandsk og betyr «god» eller «velvære». Høygaard og Mehren hadde brukt det som motto under ekspedisjonen. Tre år senere ble en sovepose med samme navn lansert av soveposeprodusenten G. R. Fuglesangs Sønner.

Arne Høygaard debuterte ikke bare som forfatter etter hjemkomsten fra Grønland, men han fullførte også medisinsk embetseksamen ved Universitetet i Oslo. Etter utdannelsen ble Høygaard ansatt som lege ved Haukeland Sykehus i Bergen. I 1936 fikk han jobb ved fysiologisk institutt ved Universitet i Oslo.

Høsten 1936 reiste han med sin kone og to år gamle datter til bosetningen Tasiilaq på Øst-Grønland. Der overvintret familien Høygaard og to norske vitenskapsmenn fram til høsten året etter. Under oppholdet arbeidet Høygaard som lege for den grønlandske lokalbefolkning, samtidig som han på oppdrag fra fysiologisk institutt forsket på inuittenenes kosthold. Oppholdet resulterte i boken «Innenfor drivisen: et år som lege blant eskimoer», som kom ut i 1937.

Boken og Grønlandsturene gjorde ham til en av landets mest kjente leger. I tillegg til å reise rundt og holde foredrag om Grønland, var han på slutten av 1930-tallet en aktiv avisskribent. I flere avisartikler hadde han et oppgjør med personer han omtalte som kvakksalvere. Noen av dem som fikk gjennomgå, var gårdbruker S. A. Vistnes fra Rogaland, bedre kjent som «Vistemannen». Vistnes skulle ha helbredende evner. En annen som fikk passet påskrevet av Høygaard var landets mest kjente klarsynte, naturlegen Marcello Haugen. Høygaard oppsøkte «Vistemannen» og Marcello Haugen og lot som om han var syk. Etterpå skrev han i avisen om «behandlingen» han hadde fått for den påståtte sykdommen.

Feil veivalg

Det var verken kampen mot kvakksalverne eller Grønlandsreisene som skulle påvirke Høygaards videre skjebne. Da Norge ble angrepet og okkupert av Nazi-Tyskland våren 1940, gjorde Høygaard et skjebnesvangert valg. Høygaard valgte å samarbeide med den tyske okkupasjonsmakten. I juli 1940 meldte han seg inn i Nasjonal Samling – Vidkun Quislings nazivennlige politiske parti.

Arne Høygaards politiske ståsted kom klart frem i en tale han holdt for Den norske Legionen på Kongsvinger i august 1941, kort tid etter den tyske invasjonen av Sovjetunionen. Foran 200 kommende frontkjempere sa han: «Vi må bringe vårt offer i kampen mot den truende fare fra øst. Bare ved tysk seier er vår fremtid trygget mot denne fare.»

Under krigen virket Arne Høygaard også som lege for Hirdens Flykorps. Han gjennomførte legeundersøkelser av rekrutter til Den norske Legionen og skrev propagandaartikler i det nazistiske tidsskriftet «Ragnarok». Fra 1941 var han også leder for Befolkningskontoret, som håndterte befolkningsspørsmål – blant annet rase- og arvelighetsproblematikk.

Etter krigen skulle Høygaard betale prisen for sitt samarbeid med okkupasjonsmakten. I midten av mai 1945, kun en uke etter at Norge igjen hadde blitt fritt, ble Arne Høygaard arrestert. I landssvikoppgjøret som fulgte etter krigen ble Arne Høygaard dømt til en fengselsstraff på 1 år og 6 måneder.

Flukt til Argentina

Høygaard hadde ikke planer om å fullføre straffen. Høsten 1946 ble han arrestert på Nøtterøy, mens han og seks andre ventet på å bli hentet av en fluktbåt. Planen var å flykte til Sør-Amerika. Det mislykkede fluktforsøket stoppet ikke Høygaard. Året etter søkte han og en gruppe med hvalfangere og kjente polarforskere, deriblant Adolf Hoel, om visum til Argentina.

Etter krigen var Argentina i økonomisk medvind, men trengte fagfolk og kompetanse. De tok derfor imot europeiske innvandrere med åpne armer. De argentinske myndighetene lukket øynene for eventuelle mørke kapitler i fortiden, og flere fremtredende tyske nazister flyktet til Argentina.

De visumsøkende nordmennene, som både bestod av tidligere nazister og motstandsmenn, ønsket å starte en fiske- og hvalfangerkoloni på Argentinas østkyst, og ba om tillatelse til å få utdelt et område hvor de kunne slå seg ned. Søknadene ble imidlertid avslått av argentinske myndigheter.

Høygaard ga ikke opp. Han ville bort fra Norge og kontaktet helsesjefen i den argentinske provinsen Salta og tilbød sine legetjenester. Den avsidesliggende provinsen som lå i fjellområdene på grensen mellom Peru og Bolivia, trengte sårt flere leger og ønsket Høygaard velkommen. Selv om han kun hadde et halvt år igjen å sone, valgte Arne Høygaard å bli med fluktbåten «Nordland» da den stevnet ut fra havna i Risør sommeren 1948. Planen var å seile til Argentina, men det skulle bli en lang og strabasiøs tur.

I den afrikanske byen Tanger ble de innhentet av norske myndigheter. Høygaard og to andre ble arrestert i november 1948, men før de ble utlevert til Norge klarte de å komme seg unna. De rømte til Kanariøyene hvor de traff resten av besetningen på fluktbåten. Fra Kanariøyene gikk ferden videre over Atlanterhavet og den 2. februar 1949 ankom de Argentinas hovedstad, Buenos Aires.

Legen i Andesfjellene

Ifølge Anne Kristin Furuseth, forfatter av boken «Norske nazister på flukt», var Arne Høygaard en av 32 nordmenn som rømte til Argentina for å unndra seg straff etter landsvikoppgjøret. Tallet på norske emigranter til Argentina etter krigen var imidlertid høyere. Ifølge Furuseth emigrerte minst 360 nordmenn til Argentina. Litt under halvparten av dem var direkte omfattet av rettsoppgjøret og hadde sonet sin straff før de emigrerte. De øvrige emigrantene var ektefeller og barn av de som var dømt for landssvik.

Etter ankomsten til Buenos Aires dro Arne Høygaard til den nordlige provinsen Salta. I april 1949 ble han ansatt som distriktslege i den lille fjellandsbyen Cachi. Her fikk han ansvar for 15 000 pasienter i et fjellområde som strakte seg over 200 kilometer. Området, kulturen og språket var annerledes enn hva han var vant til.

Høygaard fant seg etter hvert til rette i den søvnige fjellbyen. Ved siden av legepraksisen fikk han også muligheten til å dyrke sin eventyrlyst. I 1951 ble han sammen med to andre de første til å bestige det høyeste fjellet ved Cachi. Det 6380 meter høye fjellet døpte de «El Libertador.»

Planla argentinsk ekspedisjon i Antarktis

I 1952 ble Arne Høygaard invitert til Buenos Aires for et møte med den argentinske presidenten Juan Perón. Presidenten hadde fått kjennskap til Høygaards erfaringer fra polare områder og ønsket å diskutere muligheten for en argentinsk ekspedisjon til Antarktis.

Høygaard reiste til hovedstaden og møtte Perón, hvor de diskuterte Argentinas sektorkrav i Antarktis. Presidenten mente det var behov for økt aktivitet og vitenskapelig virksomhet i området for å styrke kravet. Høygaard, som hadde god kjennskap til Grønland, foreslo at området kunne bosettes av grønlandske inuitter. Den argentinske presidenten var imidlertid mer interessert i å sende en argentinsk ekspedisjon til området. Perón ønsket at ekspedisjonen skulle nå så langt inn i den argentinske sektoren som mulig, for deretter å plante det argentinske flagget.

Høygaard ble satt til å planlegge ekspedisjonen, men den ble aldri gjennomført. I 1955 ble president Perón styrtet i et militærkupp, og ekspedisjonsplanene ble skrinlagt.

Heltestatus i Argentina

Høygaard hadde imidlertid hendene fulle i Salta. Distriktslegejobben ga lite penger. Han tok derfor opp praksis som privatpraktiserende i provinshovedstaden Salta, samt hadde en egen gård hvor han dyrket tobakk, soyabønner og vindruer.

Det var først i 1981 at han besøkte Norge igjen, mer enn 34 år etter flukten. Noen måneder senere, i en alder av 75 år, døde han i Argentina.

I Norge ble Arne Høygaards polare bragder overskygget av de valgene han gjorde under krigen og da han rømte landet i 1948. Han ble kjent som nazilegen som flyktet. I sitt nye hjemland Argentina fikk han heltestatus. Under delvis primitive forhold bygde han opp helsetilbudet for lokalbefolkningen i en avsidesliggende dal i Andesfjellene.

For sin innsats ble han etter sin død hedret i hjembyen Cachi. Her bærer en gate, samt byens sykehus, hans navn. Utenfor «St. Jose Hospital de Cachi. Arne Hoygaard» står også en byste av den norske legen. I 1984 ble et fjell i nærheten av byen døpt Cumbre Hoygaard.

I polarlitteraturen har kvinner lenge hatt en beskjeden plass. I 2022 utga litteraturviter Anka Ryall boken «Polare kvinner», der hun løftet fram både kjente og mindre kjente kvinner som har satt varige spor i norsk polarhistorie. Disse kvinnene har vært forskere, fangstfolk, aktivister, eventyrere og kunstnere. Imidlertid finnes det flere som fortjener oppmerksomhet. En av dem er Ann-Kristin Olsen fra Kristiansand, den første kvinnelige sysselmannen på Svalbard.

Kapittel 20: «Sysla» på Svalbard

Høsten 1995 ble sørlendingen Ann-Kristin Olsen den første kvinnelige sysselmannen på Svalbard. Tjenestetiden hennes kom til å omfatte noen av de mest dramatiske begivenhetene i øygruppens historie.

I Longyearbyen torsdag formiddag 29. august 1996 var det et bedrøvelig vær. Kraftig vind, dårlig sikt, nedbør og tåke. I flytårnet på Svalbard Lufthavn, Longyear mottok flyveleder den siste rapporten fra piloten på det russiske Tupolev-flyet fra Vnukovo Airlines. Flyet fra Moskva gjorde seg klar for landing.

Om bord i flyet var det 130 passasjerer, hvorav 125 voksne og 5 barn. Flybesetningen telte 11 personer. Passasjerene var russiske og ukrainske gruvearbeidere og deres familier på vei tilbake til Svalbard etter to måneders ferie i hjemlandene. I de russiske bosetningene Pyramiden og Barentsburg var det duket for vaktskifte.

I flytårnet ventet man på en oppdatering fra flyet før landingen. Da den uteble, slo tårnet alarm. I Longyearbyen fikk Sysselmannskontoret beskjed om at det russiske flyet ikke hadde landet som planlagt. Første innskytelse var at flyet kanskje hadde returnert til Moskva på grunn av den dårlige sikten. Samtidig ble det besluttet å sette inn helikopter for å lete etter flyet.

To timer etter den siste rapporten ble Tupolev-flyet funnet styrtet ved toppen av det 952 meter høye Operafjellet. Store deler av flykroppen lå spredt innover Bassen-platået, mens halepartiet var rast nedover fjellsiden. Til tross for at Operafjellet kun lå noen få kilometer fra Longyearbyen, var det ingen som hadde hørt eller sett noe.

Et helikopter med to politimenn og tre sykehusansatte ble sendt til toppen av fjellet. Det var lavt skydekke og det snødde lett da de landet. Redningsmannskapene forventet å finne døde, men forberedte seg også på å hjelpe sårede mennesker i sjokk.

På toppen av det tåkedekte fjellet var det øredøvende stillhet. Etter hvert som redningsmannskapene beveget seg ned mot krasjstedet, ble det klart at det ikke fantes noen overlevende. Synet av det smadrede flyet var brutalt. Døde og lemlestede kropper lå spredt sammen med vrakrester og bagasje. Alle de 141 menneskene om bord hadde mistet livet momentant da flyet ble knust i fjellet. Norgeshistoriens verste flyulykke var et faktum.

Flyulykken på Operafjellet var bare én av flere dramatiske hendelser som Norges første kvinnelige sysselmann, Ann-Kristin Olsen fra Kristiansand, måtte håndtere i sin tid på Svalbard. På øygruppen

var hun kjent som «Sysla», og tjenesteperiode hennes omfattet noen av de mest dramatiske begivenhetene i Svalbards historie.

Fra ingenmannsland til Svalbardtraktaten

Svalbard består av en rekke store og små øyer. Spitsbergen er, med sine 37 600 kvadratkilometer, den største og viktigste øya. Øygruppen ble oppdaget i 1596 av nederlenderen Willem Barents. Frem til 1920 var Svalbard et ingenmannsland, et *terra nullius*, hvor det verken fantes lover eller en øverste myndighet.

På 1600- og 1700-tallet ble området på og rundt øygruppen et populært sted for hval- og selfangst. På slutten av 1800-tallet kom det i gang gruvedrift etter kull. Dette medførte økte investeringer, samt helårs bosetning. Europeiske, russiske og amerikanske gruveselskaper etablerte seg, og den voksende interessen for Svalbard førte med seg en rekke konflikter mellom de ulike aktørene. Samtidig oppstod det et behov for en juridisk ordning for øygruppen.

Norge arbeidet aktivt fra begynnelsen av 1900-tallet for å komme frem til en løsning for Svalbard. Under 1. verdenskrig ble flere norske gruveselskaper dannet for å sikre kulleveranser under den pågående konflikten på kontinentet. I 1916 etablerte forretningsmenn fra Ålesund selskapet Kings Bay Kull Compani AS. Gruveselskapet skulle utnytte kullfeltene i området på sørsiden av Kongsfjorden på Spitsbergen. Bosetningen fikk navnet Ny-Ålesund.

I 1916 ble også Store Norske Spitsbergen Kulkompani etablert. En av aksjonærene var statsminister Gunnar Knudsen fra Arendal. Bedriften overtok samme år kullgruvedriften etter det amerikanske selskapet Arctic Coal Company, i det som senere fikk navnet Longyearbyen. Etableringene førte til at to norske gruvesamfunn vokste frem på Spitsbergen.

Under fredsforhandlingene etter 1. verdenskrig i Versailles utenfor Paris lyktes det å komme frem til en løsning på Svalbard-spørsmålet. En viktig arkitekt bak utfallet var den norske toppdiplomaten Fritz Wedel Jarlsberg.

Den 9. februar 1920 underskrev ni land Svalbardtraktaten, som førte til at Norge ble tilkjent suvereniteten over øygruppen. Traktatens første artikkel slo fast Norges «fulle og uinnskrenkede høihetsrett» over Svalbard. Samtidig la traktaten opp til visse begrensninger for den norske suvereniteten både økonomisk og militært. Borgere fra land som hadde underskrevet traktaten skulle ha rett til å drive økonomisk virksomhet på Svalbard. Traktaten forbød også Norge å opprette eller tillate militære baser på Svalbard.

Grunnen til at Norge ble tilkjent suvereniteten over Svalbard, var at stormaktene Frankrike, Storbritannia og USA anså dette som den beste løsningen. Ved å gi suvereniteten til et lite og nøytralt land, unngikk stormaktene interessekonflikter seg imellom. Svalbardtraktaten trådte i kraft i 1925. Samme år ble øygruppen gjennom Svalbardloven innlemmet i kongeriket Norge. Den samme loven slo også fast hvem som skulle være regjeringens øverste representant på Svalbard.

Sysselmannen på Svalbard

Regjeringens forlengede arm på Svalbard ble gitt en sysselmann. Tittelen stammer fra middelalderen. Da var en sysselmann kongens øverste embetsmann i et *sysse/*, som kan sammenlignes med et forvaltningsdistrikt. Sysselmannen på Svalbard skulle ha samme myndighet som en fylkesmann, men også være politimester og notarius publicus. Sysselmannstillingen skulle gå på åremål og ha tilhold i Longyearbyen.

Den første sysselmannen på Svalbard var juristen Johannes Gerckens Bassøe fra Østfold. Han ble avløst av polarlegenden Helge Ingstad i 1933. Ifølge Ingstad burde en sysselmann være en passende blanding av jurist, sjelesørger, hundekjører og diplomat.

I likhet med gruvedriften var sysselmannsembetet forbeholdt menn, ettersom Svalbard var et mannssamfunn – i alle fall fram til 1970-tallet. Da staten overtok alle aksjene i gruveselskapet Store Norske Spitsbergen Kulkompani i 1975, la myndighetene opp til en normalisering av lokalsamfunnet i Longyearbyen med familiebosetting, bedre velferdstilbud og offentlige tjenester.

En viktig milepæl var da Svalbard lufthavn åpnet i 1974 – Svalbard kom plutselig nærmere Norge. Samtidig ble det bygget familieboliger i Longyearbyen. På 1980- og 1990-tallet ble det satset mer på turisme, forskning og utdanning, og det norske Svalbardsamfunnet var i endring.

Det var tid for endring også hos Sysselmannen. I september 1995 ble Ann-Kristin Olsen ansatt som Svalbards første kvinnelige sysselmann. Det var ingen hvemsomhelst som regjeringen satt til å styre på Svalbard. Ann-Kristin Olsen fra Kristiansand hadde lang erfaring med å innta lederstillinger i tidligere mannsbastioner.

Politipioneren som ble sysselmann

Ann-Kristin Olsen ble født i eksil i Stockholm i mars 1945. Hennes mor hadde rømt til Sverige under krigen etter å ha arbeidet illegalt i Norge. Hun følte det var tryggere å føde i nøytrale Sverige. Etter krigen flyttet familien til Kristiansand, hvor Ann-Kristin Olsen vokste opp.

I Kristiansand arbeidet faren som byens havnefogd. Etter endt gymnas i Kristiansand flyttet Olsen til Oslo, hvor hun studerte jus ved Universitetet. I studietiden var hun engasjert i feminist- og

likestillingsspørsmål. Hun ble uteksaminert i 1972 og fikk jobb som fullmektig i politiet, en tradisjonelt mannsdominert arbeidsplass. Der skulle hun gå gradene og erobre flere lederposisjoner. I 1980 ble hun landets første kvinnelige politiinspektør, og tre år senere ble hun utnevnt til politimester i Halden. Ann-Kristin Olsen ble da landets første kvinnelige politimester.

På begynnelsen av 1990-tallet ble hun landskjent da hun som politimester i Halden satt med ansvaret for etterforskningen av de brutale «Tistedalsdrapene». I løpet av 1991-1992 ble fire mennesker myrdet i det lille tettstedet Tistedal ved Halden. Saken ble til slutt løst av politiet i samarbeid med Kripos. I 1994 ble en lokal mann dømt for alle fire drapene. Tistedalssaken anses som en av de verste drapssakene i Norgeshistorien.

Etter 12 år som politimester i Halden, takket ja til jobben som Sysselmann på Svalbard. I et intervju med Svalbardposten sa hun at var det eventyrlysten som hadde lokket henne nordover.

For en politimester var det et uvant samfunn som ventet i nord. Et samfunn nærmest uten kriminalitet, hvor det var høy materiell standard og alle hadde jobb. Kanskje så hun for seg noen rolige år på Svalbard – men slik skulle det ikke bli. Ann-Kristin Olsens tre år på Svalbard skulle komme til å romme flere dramatiske hendelser.

Ann-Kristin Olsen tiltrådte stillingen som Sysselmann 1. september 1995. Dagen før hadde en erfaren islos blitt angrepet og drept av en isbjørn. Dette var det andre isbjørnangrepet med dødelig utfall dette året. Det var gått hele 18 år siden en konfrontasjon mellom isbjørn og mennesker hadde krevd liv.

I november 1995 brant kontorbygningen til Sysselmannen ned i Longyearbyen. Brannen var en av tre branner som fant sted på Svalbard denne måneden. Heldigvis kom ingen personer til skade i noen av brannene.

I mars 1996 havarerte et Super Puma helikopter med syv personer i Wijdefjorden på Spitsbergen. Helikopteret var ute på treningsoppdrag da det havarerte på isen. Alle overlevde, men to ble skadet. Noen måneder senere skulle en stor ulykke ramme Svalbardsamfunnet.

Flyulykken i Operafjellet

Sysselmann Ann-Kristin Olsen befant seg på en Interpol-konferanse i Sverige da hun fikk melding om at et russisk Tupolev-fly hadde styrtet i Operafjellet 29. august 1996. Hun dro straks til Svalbard for å koordinere redningsarbeidet etter den alvorligste flyulykken på norsk jord.

Det viste seg raskt at det ikke var noen å redde. Tupolev-flyet ble regelrett knust da det krasjet inn i Operafjellet. Havarikommisjonen skulle senere konkludere med at flyet kolliderte med fjellet på grunn av feilnavigering.

Redningsoppdraget gikk ut på å grave frem de maltrakterte ofrene fra snøen. Det var en umenneskelig jobb for de involverte, som bestod både av profesjonelle og frivillig hjelpepersonell og det dårlige været gjorde arbeidet svært vanskelig. For sysselmannen ble det også en stor utfordring at russerne hadde sterke meninger om redningsarbeidet. Norge ønsket full kontroll for å sikre at alle de omkomne ble fraktet ned fra fjellet, identifisert og returnert til hjemlandet.

Tre døgn etter ulykken tok medlemmer av en russisk fjellredningsgruppe seg opp til flyvraket. Der ble de pågrepet av norsk politi og brakt til sysselmannens kontor. Pågripelsen forverret forholdet mellom nordmenn og russere på Svalbard, og fikk bred pressedekning. Saken ble løst da sysselman Olsen tillot russerne å bistå i redningsarbeidet, under norsk ledelse.

Forholdet mellom Sysselmannen og de russiske bosetningene på Svalbard ble utfordret under redningsarbeidet, men etter hvert som samarbeidet bedret seg, førte ulykken til et tettere fellesskap mellom nordmenn, ukrainere og russere på øygruppen. Ann-Kristin Olsen ble i 1997 tildelt Jeltsin-medaljen av Russland for sin innsats i forbindelse med flyulykken.

Om lag et år etter flyulykken i Operafjellet, skulle en ulykke igjen ramme det lille russiske samfunnet på Svalbard.

Russerne på Svalbard

Russerne hadde vært nærmest permanent på Svalbard siden begynnelsen av 1930-tallet. Det var det statseide kullselskapet Trust Arktikugol som drev gruvene i de russiske bosetningene Barentsburg og Pyramiden. Gruvearbeiderne var kontraktsarbeidere og arbeidet på Svalbard på toårskontrakter.

Gruvedriften var svært risikabel og mange gruvearbeidere ble skadet eller mistet livet i jakten på Svalbardkull. En av de verste norske gruveulykkene fant sted i Ny-Ålesund 5. november 1962, da 21 gruvearbeidere mistet livet i en gruveeksplosjon.

«Kings Bay-saken» fikk stor politisk betydning og ulykken bidro til å velte den sittende Arbeiderparti-regjeringen året etter. Ulykken medførte også at gruedriften i Ny-Ålesund ble avviklet i 1963. Stedet ble senere bygd opp som et senter for internasjonal arktisk forskning og miljøovervåkning.

De russiske gruvene har også hatt flere dødsulykker. Den alvorligste ulykken inntraff 18. september 1997. Denne dagen eksploderte en av gruvene i Barentsburg, og 23 gruvearbeidere omkom. Flere av dem ble aldri funnet. Ulykken var et sjokk for det lille samfunnet som telte om lag 800 innbyggere.

Gruveulykken på Svalbard ble etterforsket av Sysselmannen med bistand fra Kripos. Det russiske gruveselskapet ble bøtelagt for ikke å ha gjort nok for å forebygge eksplosjonsfare.

Året etter gruveulykken i Barentsburg la det russiske gruveselskapet ned virksomheten i Pyramiden. Alle innbyggerne flyttet hjem og Pyramiden ble stående igjen som en fraflyttet spøkelsesby. På det meste hadde Pyramiden hatt 1500 innbyggere, med skole, barnehage og et aktivt samfunnsliv.

Mye å sysle med

Alle ulykkene hadde gjort et sterkt inntrykk på Ann-Kristin Olsen. I et intervju med Svalbardposten i oktober 1997 kunne Olsen bekrefte at tilværelsen på Svalbard hadde vært utfordrende. Til avisen sa hun: «Det har vært uhyre krevende. Ikke bare på grunn av alle ulykkene. De dramatiske hendingsene er jeg vant til etter 20 år i politiet, så krisehåndtering føler jeg at jeg behersker. Men saksfeltet er så vidt. Det er som en assortert landhandel, med få saker av hvert slag som det ofte er vanskelig å finne den rette avgjørelsen på.»

Da hennes treårige åremålsperiode som sysselmann utløp i 1998, vendte hun hjem til Sørlandet. Samme år ble hun utnevnt til fylkesmann i Vest-Agder. Denne stillingen hadde hun til hun gikk av med pensjon i 2015.

I 2006 ble Ann Kristin Olsen utnevnt til Kommandør av St. Olavs orden av kong Harald 5. I vurderingen ble det lagt vekt på at hun i løpet av sin yrkeskarriere hadde vært en banebryter for kvinner i fremtredende offentlige stillinger. I mange av stillingene hun har hatt, har yrkestittelen tydelig vist at de opprinnelig var forbeholdt menn.

I 2020 vedtok regjeringen at statlige yrkestitler skulle være kjønnsnøytrale – en endring som også ble innført på Svalbard. Den 1. juli 2021 ble sysselmannstittelen endret, og i dag er det Sysselmesteren på Svalbard som er den norske regjeringens øverste representant på øygruppen.

Litteratur og kilder:

Bøker

Aalholm, Olav Anton. (1983). *Handelshuset Thommesen-Smith. T. Thommesen & Søn – Smith & Thommesen*. Napier forlag.

Amundsen, Birger. (2014). *Uten nåde – isbjørn og mennesker på Svalbard*. Vigmostad Bjørke.

Amundsen, Roald. (1921). *Nordostpassasjen. Maudfærden langs Asiens kyst 1918–1920*. Gyldendal.

Arlov, Thor B. (2003). *Svalbards historie*. Tapir forlag.

Arnesen, Odd. (1928). *Marineflyveren som blev polarflyver*.

Bache, Anders. (2024). *Amundsens pass – Polarheltens siste reiser*. Gyldendal.

Balchen, Bernt. (1958). *Kom Nord med meg*. Gyldendal.

Barr, Susan. (2003). *Jan Mayen. Norges utpost i vest*. Schibsted.

Bjerck, Hein B., & Johannesen, Leif Johnny. (1999). *Virgohamna – I lufta mot Nordpolen*. Sysselmannen på Svalbard.

Blom, Ida. (1973). *Kampen om Eirik Raudes land – pressgruppepolitikk i grønlandsspørsmålet 1921–1931*. Gyldendal.

Bomann-Larsen, Tor. (2011). *Roald Amundsen. En biografi*. Cappelen Damm.

Borchgrevink, Carsten E. (1905). *Nærmest Sydpolen Aaret 1900*. Gyldendal.

Brøgger, W. C. (1896). *Fridtjof Nansen 1861-1893*. Det nordiske Forlag

Byrd, jr, Richard E. (1930) *Little America - Aerial Exploration in the Antarctic, The Flight to the South Pole*. Rowman & Littlefield Publishers, 1930

Devold, Hallvard. (1940). *Polarliv*. Gyldendal Norsk Forlag.

Ellsworth, Lincoln. (1940). *Hinsides horisonten*. Gyldendal.

Ellefsen, Irene A. (2019). *Jens Munk. Jakten på Nordvestpassasjen*. Humanist forlag.

Erlandsen, Hans Christian. (2009). *Kalde kyster, ukjent land – den norske polarhistorien*. Vigmostad Bjørke.

Fasting, Kåre. (1959). *Fra Kontraskjæret til Tokio. Norsk sivilflyging gjennom 50 år*. Gyldendal.

Fjærli, Eystein. (1982). *Den norske hær i Storbritannia 1940–1945*. Tanum-Norli.

Fløgstad, Kjartan. (1999). *Eld og vatn. Nordmenn i Sør-Amerika*. Universitetsforlaget.

Fure, Odd-Bjørn. (1996). *Norsk utenrikspolitisk historie. Bind 3. Mellomkrigstid. 1920–1940*. Universitetsforlaget.

Furuseth, Anne Kristin. (2014). *Norske nazister på flukt – jakten på et nytt hjemland i Argentina*. Schibsted.

- Gundersen, Sven R. (2012). *Ishavsskuta «Bjørn» fra Lindstøl som ble Filchners «Deutschland»*. Søndeled og Risørs historielags årbok.
- Hansen, Thorkild. (1966). *Jens Munk*. Gyldendal.
- Hasle, Geir. (2008). *Isens menn – under fremmed flagg*. Vega forlag.
- Henriksen, Hans Martin. (u.å.). *Den norske Antarktisekspedisjonen 1956–1960 – Norway Station*. Norsk Polarinstitut.
- Hetting, Gabriel F. (1838). *Beskrivelse over Premier-Lieutenant G.F. Hettings Forliis. Hans mærkverdige Redning, samt Grønlandsreise i Foraaret 1838. Fortalt af ham selv*. N. C. Halds Bogtrykkerie.
- Horn, Gunnar. (1930). *«Bratvaag»-ekspedisjonen finner leiren*. Gyldendal.
- Hauge, Odd Harald. (2019). *Polare tragedier. Om mot, overmot – og død*. Gyldendal.
- Høygaard, Arne. (1937). *Innenfor drivisen – Et år som læge blandt eskimoer*. Gyldendal.
- Høygaard, Arne, & Mehren, Martin. (1931). *Ajungilak eller Grønland på tvers*. Gyldendal.
- Hultin, Jonathan Wegger. (2019). *Annekteringen av Bouvetøya: Norge og Storbritannia, forhandlingene og de politiske konsekvensene av annekasjonen*. Masteroppgave i historie, Universitetet i Oslo.
- Huntford, Roland. (2000). *Shackleton – En polarhelt for vår tid*. Aschehoug.
- Ingstad, Helge. (1935). *Øst for den store bre*. Gyldendal.
- Jacobsen, Bjørvik. (1983). *Halvmåneøya – en fangstberetning fra Svalbard*. Tiden.
- Johnsen, Arne Odd. (1943). *Svend Foyn og hans dagbok*. Handelstrykkeriet.
- Jølle, Harald Dag. (2011). *Nansen: Oppdageren*. Gyldendal.
- Kløver, Geir O. (red.). (2011). *Thorvald Nilsens dagbøker fra Sydpolekspedisjonen 1910–1914*. Frammuseet.
- Kobro, Isak. (1908). *Norges Læger 1800–1908* (Bind 1). Centraltrykkeriet.
- Lindtveit, Torleif, & Thoresen, Gunnar. (1980). *På vingene over Norge*. Grøndahl.
- Lund, Thoralf. (1996). *Det har hendte på Svalbard*. Svalbard museum.
- Meling, Torjer. (1935). *Norske Skipsførere, 1933–1935*. Dreyer forlag.
- Mikkelsen, Peter Schmidt. (2019). *Nordøst-Grønland 1908–1960. Fangstmannsperioden – og dens spor i dag*. Sirius Books.
- Nansen, Fridtjof. (1924). *Blant sel og bjørn. Min første Ishavsferd*. Dybwads forlag.
- O'Brian, Keith. (2018). *Fly Girls: How Five Daring Women Defied All Odds and Made Aviation History*. Mariner Books.
- Oterhals, Leo. (1997). *Polhav: om personligheter i skruisen*. AiT Norbok.
- Riiser-Larsen, Hjalmar. (1930). *Mot ukjent land. Norvegia-ekspedisjonen 1929–1930*. Gyldendal.

Riiser-Larsen, Hjalmar. (1957). *Femti år for Kongen*. Gyldendal.

Rorke, Bryan. (2011). *Ordeal by Ice. Ships of the Antarctic*. Sheridan House.

Schalansky, Judith. (2023). *Atlas over fjerne øyer*. Forlaget Press.

Topp, Tore W. (2023). *Schjelderup Sælfangerederi – En historie om risiko og pågangsmot*. Polarekspedisjoner AS.

Ulstein, Ragnar. (2011). *Englandsfarten, Bind 2*. Nova.

Uusma, Bea. (2014). *Ekspedisjonen. En kjærlighetshistorie*. Cappelen Damm.

Vollan, Odd. (1943). *Ålesunds Skipperforening historie: 1892–1942*. Sunnmørspostens trykkeri.

Artikler

Bjørke, Christian Nicolai. (2013). «Sysla» vender hjem - Intervju med Ann-Kristin Olsen, Svalbardposten, 08.11.2013.

Bjørkeli, Johns. (1998). *Verdens beste isbjørnjegere*. Agderposten, 24.12.1998.

Haugen, Johnny. (2014). *Englandsfarerne fra Agder 1940–1941*. Egde, nr. 1.

Ingstad, Helge (1957). *Sigurd Gunnarson Helle – Vitenskapsmannen fra Setesdal som skal lede den store Antarktisekspedisjonen*. Polarboken 1956. Norsk Polarklubb.

Kristensen, Yngve Schulstad. (2019). *Verdens første flytur over Sydpolen*. Agderposten, 22.09.2019.

Kristensen, Yngve Schulstad. (2020). *Norske pelsjegerspor på Nordøst-Grønland*. Agderposten, 26.06.2020.

Knudsen, Kjell. (2003). *Med Antarctic til Antarktis*. Agderposten, 16.12.2003.

Lien, Herdis. (2019). *Juletid i fangsthytta – Halvmåneøya 1947*. Svalbardposten, 19.12.2019.

Lorentsen, Nils. (1997). *Mye å sysle med - Intervju med sysselmann Ann-Kristin Olsen*, Svalbardposten, 03.10.1997.

Mosby, Håkon. (1978). *Bouvet norsk i 50 år den 1. desember 1977*. Polarboken 1977–1978. Norsk Polarklubb.

Sørensen, Tore. (2008). *Isbjørnungen Sebben*. Svalbardposten, 19.12.2008.

Tronstad, Roger. (2011). *Roald Amundsens sydpolhunder*. Arkivmagasinet, 3/11. Arkivverket.

Vadum, K. (2019). *Polarhelten fra Barbu*. Agderposten, 09.05.2019.

Arkiv

KA0900-550s, Arendal offentlige Sjømannskole, Kb L0001. Oppbevart ved Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.

PA-1250 Johnsen, Hans Johan. Oppbevart ved Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.

PA-1934 Fartøysarkivet, F L0135/0001. Oppbevart ved Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.

PA-2238 Adolf Sørensens arkiv. Oppbevart ved Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.

PA-2844 Stray, Reidar. Oppbevart ved Aust-Agder museum og arkiv, avd. KUBEN.

SAK-2031-0015 – Kristiansand mønstringskrets, Gb, L0032. Oppbevart ved Statsarkivet i Kristiansand.

SAK-D/0313 - Kristiansand Grønlandsnemnd. Oppbevart ved Statsarkivet i Kristiansand.

NHM-441. Dokumentsamling «Polarkrigen», F, L003. Oppbevart ved Norges Hjemmefrontmuseum.

Roald Amundsens brevsamling, Brevsamling 821. Oppbevart ved Nasjonalbiblioteket.

Ole Barth Tellefsens dagbok 1873. Oppbevart ved Norsk Polarinstitutt.

Olav, Jon og Knut Bjåens dagbøker 1947–1948. Oppbevart på Svalbard museum.

Aviser

Aftenposten, 28.12.1927.

Agderposten, 22.09.1924, 19.09.1929, 01.06.1970.

Agder Tiden, 30.12.1930

Christianssands Adresse Contors Efterretninger, 01.06.1838.

Christianssands Tidende, 15.09.1909.

Den Vestlandske Tidende, 05.06.1838.

Falkland Islands Magazine, 1902

Fædrelandsvennen, 30.07.1926, 18.05.1932

Haugesunds Avis, 03.09.1925.

Nationen, 23.06.1920 og 25.06.1920.

Norges Sjøfartstidende, 19.05.1909.

Svalbardposten, 27.02.2009 og 20.08.2010.

Trondhjems Adresseavis, 23.08.1909.

Østlandsposten, 29.12.1927.

Radio

Fyrmester Emanuel Tønnesen i samtale med Sverre Måseidvåg. NRK radio, 1963.

Bjåen-brødrene i NRKs studio i Tromsø etter hjemkomsten fra Halvmåneøya. NRK Radio, 1948.

Nettartikler

Abcnyheter.no. (2021). *Den verste flyulykken på norsk jord noensinne.* Hentet fra

<https://www.abcnyheter.no/nyheter/norge/2021/12/26/195808074/den-verste-flyulykken-pa->

norsk-jord-noensinne

Barr, Susan. (u.å.). *Carsten Borchgrevink*. I Store norske leksikon.

https://snl.no/Carsten_Borchgrevink

Barr, Susan. (u.å.). *Italia-ekspedisjonen*. I Store norske leksikon. <https://snl.no/Italia-ekspedisjonen>

Barr, Susan. (u.å.). *Jan Mayen*. I Store norske leksikon. https://snl.no/Jan_Mayen

Barr, Susan. (u.å.). *Richard Evelyn Byrd*. I Store norske leksikon. https://snl.no/Richard_Evelyn_Byrd

Barr, Susan. (u.å.). *Svalbards historie*. I Store norske leksikon. https://snl.no/Svalbards_historie

Barr, Susan. (u.å.). *Syselmesteren*. I Store norske leksikon.

https://snl.no/Syselmesteren_på_Svalbard

Barr, Susan. (u.å.). *Thorvald Nilsen*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Thorvald_Nilsen

Barr, Susan. (u.å.). *Umberto Nobile*. I Store norske leksikon. https://snl.no/Umberto_Nobile

Basberg, Bjørn Lorens. (u.å.). *Lars Christensen*. I Store norske leksikon.

https://snl.no/Lars_Christensen

Henriksen, Vera & Christie, Werner. (u.å.). *Bernt Balchen*. I Norsk biografisk leksikon.

https://snl.no/Bernt_Balchen

Larstuvold, Ulf. (u.å.). *Oskar Omdal*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Oskar_Omdal

Larsstuvold, Ulf. (u.å.). *Finn Lützow-Holm*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Finn_Lützow-Holm

Museene i Akershus. (u.å.). *Emanuel Tønnesen*. <https://amundsen.mia.no/person/emanuel-tonnesen>

Museene i Akershus. (u.å.). *Fram-ekspedisjonen 1910–1912*.

<https://amundsen.mia.no/resource/1910-1912-fram-ekspedisjonen/>

Museene i Akershus. (u.å.). *Maud-ekspedisjonen 1918–1925*.

<https://amundsen.mia.no/resource/1918-1925-maud-ekspedisjonen-maud/>

Norby, Reginald. (u.å.). *Ann-Kristin Olsen*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Ann-Kristin_Olsen

Norsk Polarinstitutt. (u.å.). *Den norske antarktisekspedisjonen – Norway Station*.

<https://polarhistorie.no/ekspedisjoner/den-norske-antarktisekspedisjonen-norway-station/>

Norsk Polarinstitutt. (u.å.). *Sigurd Helle*. <https://polarhistorie.no/personer/sigurd-helle/>

Norsk Polarinstitutt. (u.å.). *Walter Wellmann og luftskipet America*.

<https://polarhistorie.no/ekspedisjoner/walter-wellmann-og-luftskipet-america/>

Norsk Polarinstitutt. (u.å.). *Walter Wellmann*. <https://polarhistorie.no/personer/walter-wellmann/>

Njåstad, Bjørn, Sømme, Lise & Barr, Bernt. (u.å.). *Bouvetøya*. I Store norske leksikon.

<https://snl.no/Bouvetøya>

Ringstad, Jan Erik. (u.å.). *Erik Eriksen*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Erik_Eriksen

Utaaker, Kåre. (u.å.). *Håkon Mosby*. I Norsk biografisk leksikon. https://nbl.snl.no/Håkon_Mosby

Nrk.no. (2022). *Skipet «Endurance» funnet i Antarktis*.

https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/skipet-_endurance_-funnet-i-antarktis-1.15885328

Rapporter, offentlige publikasjoner og annet

Frammuseet. (2024). *Shackletons siste skip, den norske selfangstskuta Quest funnet utenfor Labrador*. Pressemelding, 12.06.2024.

Sjøforklaring i forbindelse med «Quest»s forlis. (1962).

Statens havarikommisjon. (1999). *Report on the accident to Vnukovo Airline's Tupolev TU-154M RA 85621 near Svalbard Airport Longyear, Norway on August 1996*. Statens havarikommisjon for transport.

Sysselmannen på Svalbard. (1998). *Glimt fra et åremål: Utdrag fra sysselmann Ann-Kristin Olsens rapport til Justisdepartementet for åremålsperioden 1995–1998* (E. S. Aarsæther, Red.). Sysselmannen på Svalbard.