

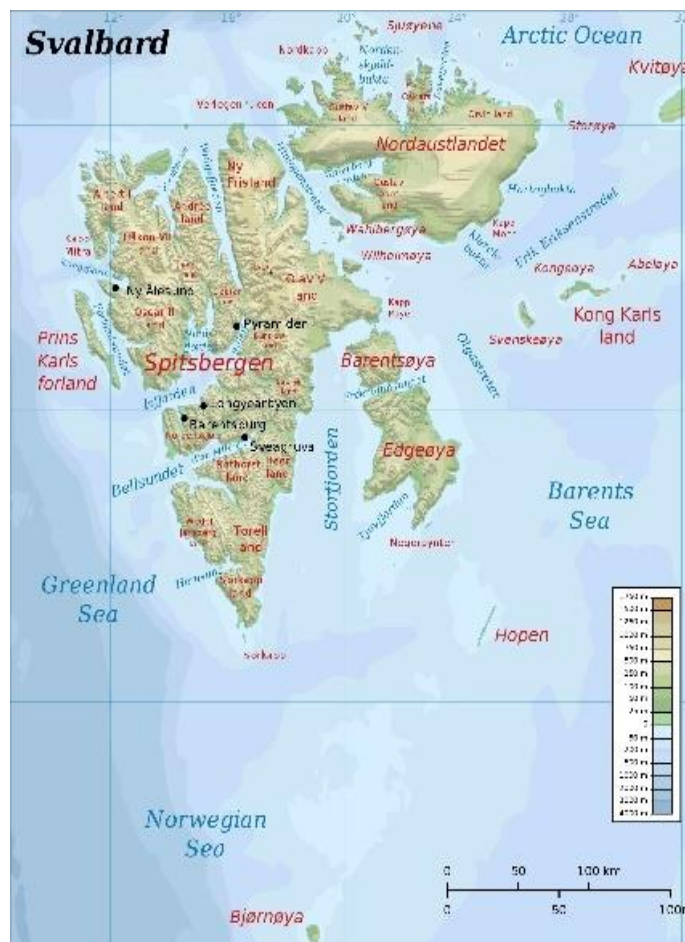
Svalbard i pionertiden

Sammendrag av Ole Kristian Jørgensen
Januar 2024

Navnet på øygruppen Svalbard betyr noe sånt som «de kalde kystene» og er av norrøn opprinnelse. Vi finner betegnelsen i islandske annaler fra 1194 og i den islandske landnåmsboken fra 1200 -tallet. Islendingene trodde at Svalbard var en del av Grønland og at det var det lengste en kunne seile nord i ishavet. De kalte det Havsbotten. De mente at norrøne folk hadde havnet her i uvær, men det er senere sådd tvil om dette fordi dagsseilasene stemmer dårlig med strekningen fra Island til Svalbard.

Spitsbergen og øyene rundt har fasinert folk helt fra Svalbard ble oppdaget, men de fleste søkte nok dit for å prøve å lykkes. Svalbard har imidlertid aldri vært et sted hvor det var lettjente penger å hente, enten det var fangst eller bergverk en satset på. Øyriket har en spektakulær geologi som har tiltrukket seg forskere fra store deler av kloden. Atter andre har blitt tiltrukket av øyenes kalde villmark med mektige fjellformasjoner, og et landskap som forandrer seg mye fra sted til sted. Få steder på kloden fins det et slikt geologisk mangfold, og ingen andre steder finner en så mange geologiske tidsperioder bevart. Fjellkjedene er uten vegetasjon, og en kan studere dem direkte uten å måtte fjerne jordsmonn. Store deler av øyene er dekket av is og snø året rundt, men i sommerhalvåret kan man flere steder lett studere jordens utviklingshistorie.

En kjent påstand er at Svalbard en gang har ligget ved ekvator. Det er ikke helt dekkende. Over hele kloden fins det bergarter som er dannet i andre klimasoner og i andre geologiske perioder. Glovarme strømminger i jordens indre har ført til kontinentforskyvninger og forflytning av jordoverflaten. Det er altså omrøringen i jordens indre som har skapt det Svalbard som en kan se, og utnytter i dag. Det meste skjedde for rundt 350 – 400 millioner år siden.



Wilhelm Barents

I 1596 «gjenoppgdaget» nederlenderen Wilhelm Barents øyene. Nederlenderne trodde at Danmark/Norge hadde overhøyheten over området og det ble respektert. De prøvde derfor ikke å annektere Svalbard eller Spitsbergen, som de kalte hovedøya.



Etter det har mange, av forskjellige årsaker, reist til Svalbard. Nederlenderne oppdaget ikke bare landet, men også mange av dyrene på land og i sjøen. Ved Bjørnøya traff de på en isbjørn. Den fikk bøte med livet, men mange i besetningen ble syke, antakelig av trikiner i isbjørnekjøttet. Det gjorde at isbjørnen ikke ble jaktet på, inntil noen oppdaget at skinnen var verdifullt. Helt opp til våre dager har fangstfolk verget seg mot å spise isbjørnkjøtt. Kjøttet av isbjørnen kan imidlertid trykt spises, men du må koke eller steike det godt.

Ryktene om dyrelivet ved Svalbard førte til at folk fra flere europeiske land ville prøve lykken der. Hvalolje, støt-tenner fra hvalross og barder fra hval ble godt betalt i Europa. Grønlandshvalen var en av de første dyreartene som fikk unngjelde, men etter hvert kom turen til andre arter.

Store hvaler ble den første tiden angrepet med handharpuner fra små båter, og det var ofte at fangstfolkene måtte bøte med livet før hvalen. Fangstmetodene ble imidlertid bedre etter hvert, og større fartøyer ble tatt i bruk. Da fangstmetodene ble bedre, ble selvsagt fangstmengden større og det ble nødvendig med stasjoner på land som kunne ta imot og koke ut hvaloljen.

Mindre hvalstasjoner ble anlagt flere steder nordvest på Svalbard. Den største og viktigste var Smeerenburg som ble bygd på Amsterdamøya. Det var en Nederlandsk/dansk hvalfangerstasjon som var aktiv fra 1619 til 1657. Store kobberkjeler ble brukt til å koke hvalolje. Noe av spekket ble brukt som brensel.

Smeerenburg i pionertiden

I de første årene var det bare nederlendere og dansker/nordmenn som holdt til i Smeerenburg. Danskene holdt til i det vestlige området, og nederlenderne i øst. På grunn av isen kunne de bare drive fangst i sommerhalvåret. Til å begynne med bodde arbeiderne i telt, men teltene ble etter hvert byttet ut med små hus av treverk.



Smeerenburg

Størrelsen på Smeerenburg har vert sterkt overdrevet. Det ble sagt av flere forfattere at inntil 300 skip med opptil 18 000 mann besøkte Smeerenburg i løpet av en fangstsesong. Det har og blitt hevdet at Smeerenburg var en komplett by med store hus, butikker, verksteder, kirker og festninger

som ble besøkt av tusenvis av mennesker. Det ble også påstått at det var spillebuler og bordeller i byen.

Nyere forskning og arkeologiske utgravninger fastslår at det ikke var mer enn femten skip og ca. 400 menn som besøkte Smeerenburg i dens storhetstid på 1630-tallet. De fant ingen kirker eller bordeller, heller ikke en festning, men en liten borg med to våpen. Det var ikke mer enn maks 18 trehus det på byens storhetstid. Borgen, eller festningen i Smeerenburg viser at det ikke alltid var helt fredelige tider rundt Svalbard, og spekk-kokerne ville vel ha noe å forsvare seg med hvis konkurrenter eller andre angrep.

Det var heller ikke fredelige tider i Europa på 1600-tallet. Frankrike/Spania var i krig med blant andre Nederland og England. I 1693 sendte Solkongen, Ludvik den 14. fire fregatter til ishavet for å ødelegge hvalstasjoner og hvalfangstskuter. Det var fritt fram for partene i krigen å ramme motparten, uansett hvor det var. Kapteinene på fregattene hadde som oppdrag å brenne og senke alt som fienden hadde på Svalbard, og om mulig å ta fangsten som bytte.

Sorgfjorden

Sorgfjorden ligger ved innløpet til Hinlopenstretet lengst nord-øst på øya Spitsbergen. Den er ca. 9 km dyp og 3 km bred i åpningen. Navnet på fjorden har forandret seg mange ganger, og det ser ut som om fjorden har skiftet navn etter hendelser som har vært der, og at mange kapteiner som kom inn i fjorden trodde at de var de første og gav fjorden sitt eget navn.

Her er listen over navn som har blitt brukt:

Baye Treiireenburg, Beere Bay, Beeren Baai, Bere Bay, Beren- Hafen, Biersbay, Jammerfjord, Misil Baij, Sorge Bai, Sorgenbay, Sorgfjord, Surunlati, Treunberg, Treunberg-laati, Treurenberg-vuono, Turenberg Bay, Trourenburg Bay, Zaliv Peceli, og Zelevi Peceli

Sorgfjorden var en god nødhavn med gode ankringsplasser. Det er ganske høye fjell på begge sider av innløpet som ga ly i uvær. Med nord-østlig vind kan store mengder drivis bli ført inn i fjorden, og da kan fartøy bli innestengt. Det var hit 40 hollandske hvalfangerskuter samlet seg i 1693 for å ta opp kampen med Solkongens utsendinger. To franske fregatter angrep hvalfangerne inne i fjorden og det ble sterk ildgivning fra begge sider. Selv om franskmennene var i sterkt undertall hadde de bedre våpen, og hvalfangerne fikk store skader av jernkuler som traff fartøyene. Hvalfangerne begynte å rømme ut av fjorden ved å slepe ut skutene etter robåtene. Mange hvalfangerskuter kom seg forbi de franske krigsskipene fordi franskmennene ikke kunne ta opp jakten da deres robåter var skutt sund i kampens hete. Franskmennene klarte likevel å fange 13 hvalfangerfartøy. Fregattene seilte ut av fjorden med



11 hvalfangerskuter. To av skutene ble brent, og omkring 30 døde hvalfangere ble etterlatt på stranden. Franskmennene oppga at to personer på den ene fregatten ble drept i trefningen.

De falne hvalfangerne ligger begravd innerst i fjorden, som etter dette slaget fikk navnet Sorgfjorden. Det er i ettertid reist et stort kors ved navn Eoluskorset ved gravstedet til minne om de falne hvalfangerne av mannskapet på skonnerten Eolus av Bergen som lå innesperret av is der i 1855.

Ved hjemkomsten hevdet de franske krigerne at de hadde tatt all fangst fra hvalfangerne, og at de hvalfangerskutene som ikke var senket kom tomme hjem. Dette stemmer dårlig med virkeligheten. Arkivene fastslår at det var 89 hollandske hvalfangerskuter som dro til Svalbard på fangst dette året. Av disse ble 26 tatt av franskmennene, eller senket. 6 skuter ble skrudd ned av is. 57 skuter kom hjem med en samlet fangst på hele 175 hvaler.

På 1800- og 1900-tallet ble Sorgfjorden besøkt av flere vitenskapelige ekspedisjoner. I 1829 ankret den engelske polfareren, William Edvard Parry med skipet «Hekla» i en bukt på østsiden an Sorgfjorden. Bukten har senere blitt kalt Heklahamna.

Parry var kjent for tre ekspedisjoner for å finne Nordvestpassasjen uten å lykkes. Han forsøkte da å nå Nordpolen med sine spesiallagde sledebåter, men på grunn av vanskelige isforhold og motgående strømmer måtte han gi opp forsøket.

Fritiof Nansen og Hjalmar Johansen opplevde det samme ca. 60 år senere da de forlot polarskuten Fram for å bli de første på polen. Etter et umenneskelig slit måtte de innse at de drev omtrent like langt tilbake som de gikk fram. De reddet seg i land på Franz Josefs Land hvor de overvintret, og året etter ble de plukket opp av et engelsk forskningsfartøy

Den svensk- russiske gradmålings- ekspedisjonen holdt til i Sorgfjorden i 1899 til 1900. Målet med den storstilte ekspedisjon var å finne jordens eksakte form. Forskerne ville bevise hypotesen om at jorden var flattrøkt ved polene. En av bygningene etter dem står fortsatt i bunnen av fjorden. (Svenskehuset) Huset har senere blitt benyttet av forskere og fangstfolk.

Schrøder -Stranzekspedisjonen overvintret i Svenskehuset i 1912 til 1913.

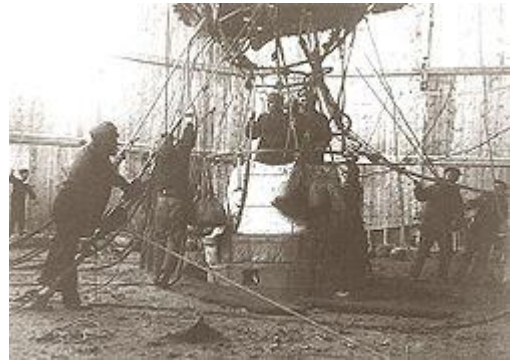


Svenskehuset

Danskeøya

Virgohamna

Virgohamna var en Nederlands hvalfangerstasjon fra 1636 til 1660 som het «Harlinger kokerij» men da hvalen forsvant fra fjordene ble stasjon nedlagt. I 1671 blir det rapportert at stasjonen er sterkt forfallen.



Salamon August Andree, 1896

Den svenske polarforskeren, Andree` forsøkte i årene 1896 og 1897 å nå Nordpolen med en hydrogenballong. Første forsøk ble gjort i 1896, men vinden blåste ikke i riktig retning, og både besetningen på stasjonen og ballongfarerne reiste hjem. Året etter gjorde Andree` et nytt forsøk med ballongen, uten å lykkes.

Andree` gjorde enda et nytt forsøk i juni 1897 med ballongen «Ørnen», sammen med Knut Hjalmar Ferdinand Frænkel og Nils Strindberg. Starten gikk fint, men etter hvert fikk de problemer med styrelinene, ballast og ising på ballongen, og etter to dager strandet de på isen.

Ballongbesetningen gikk i tre måneder over isen, og havnet til slutt på Kvitøya etter et forferdelig slit. Alle besetningsmedlemmer døde der, og restene av dem samt utstyr og dagbøker ble funnet i 1930 av den norske Bratvaag- ekspedisjonen.



Salamon August Andree

Walter Wellmans 1906

En amerikaner ved navn Walter Wellmans forsøkte seg også som nordpolsfarer fra Virgohamna med et avansert luftskip som het «Amerika». Første forsøk var i 1906, Luftskipet var lekk, og de måtte avslutte eksperimentet. I 1907 fikk de luftskipet til å lette, men de måtte etter kort tid nødlande på Smeerenburgreen. Men i 1909 steg luftskipet «Amerika» opp og svevet nordover, samme vei som Andree` med «Øren» hadde gjort 12 år før. De fikk etter en stund problemer med slepelinene, og med hard vind havnet også «Amerika» ned på isen. De var imidlertid mye heldigere enn Andree`, for marinefartøyet «Fram» var i nærheten og kom dem til unnsetning. I Virgohamna er bare rester igjen etter storsatsingen, men amerikanerne kom i hvert fall fra eksperimentet med livet i behold.



Roald Amundsen 1925

I 1925 planla Amundsen å fly til Nordpolen med småfly fra Kings Day (Ny Ålesund). Det ble bestilt to småfly fra Pisa i Italia. Flyene ble demontert på fabrikken og sendt til Kings Bay i kasser. Kassene kom til Kings Bay i 13. april 1925 med skuta «Hobby» av Tromsø. Mange fra gruvebyen hjalp med å losse kassene med de to flyene, og med å sette delene sammen til fly. Ekspedisjonen fikk også mye annen hjelp av gruvefolket.



Hjalmar Riiser Larsen og Leif Dietrichson var ansatt som flyvere. Oskar Omdal og tyske Karl Feucht var mekanikere og Amundsen og Ellsworth var navigatører. Besetningen ble delt likt med tre mann på hvert fly. Rise Larsen, Amundsen og Oskar Omdal fløy N25 og de tre andre fløy N34.

Folk fra gruvebyen opparbeidet også en flystripe på isen, fordi flybåtene var så tungt lastet var det lettere å lette fra isen enn fra sjøen. Flyene var tungt lastet fordi ekspedisjonen måtte ha med seg ekstra utstyr slik at de kunne gå på isen tilbake hvis det ble nødvendig.

Avreisen fra Kings Bay var tidlig på morgenen den 21. mai 1925. Begge flyene lettet fra isen og de dro sammen mot Nordpolen. Etter vel 8 timer landet flyene i åpne råker. Landingen gikk fint for N25 selv om den ene motoren begynte å fuske rett før landing, Flyet til Riiser Larsen landet trykt på 78 grader 43 minutter nord. N24 landet et stykke fra N25, og da de kom sammen fikk de vite at Dietrichsons fly ble skadet under landing og ikke lenger var brukbart. N24 ble tømt for bensin, som ble fylt over på N25, og annet viktig materiale ble og tatt med. Mannskapene arbeidet hardt, med primitive redskaper, for å lage en flystripe på isen. Dette arbeidet tok omtrent 24 dager. I mellomtiden bodde alle seks meget trangt i N25. Før flyet skulle lette ble det tømt for alt som ikke var absolutt nødvendig, for å lette vekten.

Før oppstart den 15. juni gikk alle seks inn i det lille flyet, og de krysset fingrene og håpet på å komme i luften med det tunglastede flyet på den svært korte rullebanen. Starten gikk med et nødskrik og de kunne puste lettet ut. Etter 8 timers flyvning tok drivstoffet slutt, og de landet på havet utenfor Nordaustlandet ved Spitsbergen.

De kom seg velberget på land, og så for seg en strabasiøs tur over land til Kings Bay. Men fangstskuten «Sjøliv» av Balsfjord kom tilfeldigvis forbi og fraktet dem til Kings Bay. N25 ble fortøyd i Brennevinsbukta på Nordaustlandet og hentet senere.

Hele ekspedisjonen, inkludert N25 ble fraktet med en kullbåt til Horten. Amundsen hadde heller ikke denne gang nådd sitt mål med å nå Nordpolen, men hele mannskapet kom velberget hjem.

Det var stor jubel da ekspedisjonen kom til Oslo, og alle deltakerne ble tatt imot på slottet til middag med kong Håkon 7. N25 ble til slutt solgt og ekspedisjonen kunne avsluttes.

Med Luftskipet Norge over Nordpolen 1926

For Roald Amundsen var ikke en mislykket ekspedisjon med N24 og N25 noe å slå seg til ro med. Tanken om å bruke luftskip for å nå polen dukket opp allerede da de arbeidet med N24 og N25 på Svalbard i 1925. Og etter at ferden med småflyene mislyktes, ble tanken om luftskip tatt opp.



Hjalmar Riiser Larsen ble sendt til Italia for å kartlegge forholdene, og Umberto Nobile var med på leiken.

Luftskipet var bygd og styrt av italienere, men dette var en norsk ekspedisjon og luftskipet fikk derfor navnet «Norge». Det var imidlertid ikke slik at en bare kunne fly fra sted til sted med luftskip. Luftskip må ha en fortøyningsmast å stoppe på, og på den tiden var det ikke bygd opp et nett for slik flygning.

Det var slike master i Pullhavn i England og en utenfor Leningrad. Det måtte bygges master i Oslo, Vadsø og i Ny-Ålesund. I tillegg måtte det bygges en midlertidig hangar i Ny-Ålesund.

Luftskipet hadde en besetning på 16, inklusiv ekspedisjonslederne. De fleste var italienere.

Luftskipet lettet fra Ny-Ålesund den 11.mai 1926, og passerte polpunktet klokken 2:20 neste dag. Det var ikke mulig å lande på polpunktet, men luftskipet stoppet motorene og gikk ned til 200 meters høyde, tre nasjonalflagg ble kastet på isen.

Det tok 72 timer å fly fra polpunktet til Teller i Alaska, cirka 100 km nordvest for Nome. Der var det heller ingen fortøyningsmast og luftskipet måtte settes på bakken. All gass som var inne i selve luftskipet ble sluppet ut, og skipet ble liggende over på siden.



Luftskipet «Norge» krasjlanding i Alaska

Roald Amundsen var etter ferden irritert over at Italia og Umberto Nobile fikk så mye av æren for turen, men Amundsen og følget fikk en fin mottakelse da de kom til Oslo.

Luftskipet Italia 1928

Etter turen med Amundsen bestemte italieneren Umberto Nobile at han ville gjøre en ren Italiensk tur med luftskip over Nordpolen.

Umberto Nobile var født i 1885 i Lauro i Italia og døde i 1978 i Roma. Han var sivilingeniør og var en av Italias fremste luftskipsingeniører og designere. Som før nevnt var det han som konstruerte luftskipet Norge.

Nobile ble utnevnt til general i det italienske flyvåpen, og han ble senere professor.



Han ble utnevnt til æresborger av New York, Roma, og fire italienske byer. Han fikk den norske St. Olavs Orden og lignende utmerkelser fra Japan, Frankrike, Sverige og den amerikanske kongressen. Han fikk et fjell oppkalt etter seg på Svalbard, og han har mange gater oppkalt etter seg rundt om i verden.

Ekspedisjonen over Nordpolen var en hel-italiensk sak og hadde større vitenskapelige mål enn det luftskipet Norge hadde.

Det ble utført tre flyvninger fra Ny- Ålesund. De to første turene kartla nordøstkysten av Grønland, og Nordaustlandet. I tillegg til kartleggingen ble det innhentet vitenskapelige data av forskjellig karakter.

Den tredje flyvningen startet 22. mai 1928 og gikk over Nordpolen. På tilbaketuren fra polen krasjet luftskipet på isen. Hele besetningen på luftskipet ble meldt saknet. Det ble igangsatt en stor internasjonal leteaksjon. Til sammen omkom ni redningsmenn, og 8 av besetningen på *Italia* omkom. I krasjlandingen på isen døde en av besetningen om bord, og flere ble skadet. Nobile brekte en arm og skadet en fot. Han og en av de andre skadede ble plassert i et rødt telt på isen for at de skulle være godt synlige fra luften.

23.juni ble Nobile reddet av den svenske flyveren Einar Lundborg. De fem siste fra *Italia* ble reddet av en sovjetisk isbryter Krasin den 12. juli, 48 dager etter havariet.

Selv om Nobile ikke var Amundsens beste venn, meldte også han seg på for å lete etter Nobile og luftskipet *Italia*. Amundsen og fem andre besetningsmedlemmer dro fra Tromsø 18. juni 1928, men kom aldri tilbake. Rester av luftskipet *Italia* ble funnet utenfor kysten av Troms, men de fant aldri noe i leteaksjonen etter Amundsen.

Umberto Nobile etter polferdene

Da Nobile kom tilbake til Italia, ble han beskyldt for å ha forlatt sitt mannskap på isen. Han forsvarte seg med at det ikke var hans avgjørelse, men at den svenske flyveren bare ville ta han med fordi man ikke hadde plass til mer enn en, og Nobile var mest skadet. Han ble imidlertid degradert av Mussolini, og 1931 flyttet han til Sovjetunionen og kom ikke tilbake til Italia før etter andre verdenskrig. Nobile fikk da tilbake generaltittelen og ble rehabilitert av den nye italienske ikke-fasistiske regjering.

Oppsummering

Historiene om det som skjedde i hvalfangsttiden på Svalbard har vært til dels overdrevne, og det var vanskelig å forstå det mange forfattere har hevdet at det var bygd opp store byer med blant annet spillebuler og bordeller på øyene i nord. Ved gjennomgang av nyere forskning viser det seg at hvalstasjonene var av et ganske beskjedent omfang, mens aktiviteten til sjøs derimot var stor. Grønlandshvalen, hvalross og storkobbe ble nesten utryddet i løpet av 1600-tallet, hovedsakelig av nederlendere og dansker. I 1693 hadde nederlenderne hele 89 hvalfangerskuter på fangst nord for Svalbard. Hvor mange danskene og andre land hadde i tillegg vet vi ikke. Det er lett å forstå at beskatningen på dyrene var formidabel.

Norge var på den tiden underlagt Danmark, og det er nærliggende å tro at også nordmenn deltok i fangsten.

Først omkring 1820 kom Nord-Norge med i fangsten etter sel ved Svalbard. Som kjent var ikke Troms og Finnmark formelt sett en del av Norge før etter Kalmarkrigens slutt i 1613. Danskekongen iverksatte tiltak for å få folk til å flytte nordover og investere der, men dette gikk tregt av mange grunner. Det tok lang tid å bygge opp en offentlig administrasjon og forhandlingene med Sverige og Russland om grenselinjer var ikke avsluttet før langt ut på 1800-tallet, noe som skapte usikkerhet. Hanseatene i Bergen styrte handelen med fisk og varer. Valutatilgangen var vanskelig, og det var ingen steder med bystatus som kunne tollklarere skip inn og ut av landet.

Vardø og Hammerfest ble byer i 1789 og Tromsø fikk bystatus i 1794. Etter dette ble det lovlig å handle med utlendinger og å drive eksport og import. Bystatusene gav en voldsom giv til næringslivet i nord og handelen med Pomorene (russisk handelsorganisasjon) blomstret.

Norge var absolutt med da jakten på sel startet i Arktis, og mange selfangerskuter kom fra Nord-Norge.

Forskning og vitenskapelig arbeid på og rundt Svalbard stoppet ikke opp etter at pionertiden var forbi, men det fikk en annen karakter. Fortsatt hender det vel at noen søker til polpunktet på ski og lignede, men nå er det som regel store forskningsfartøy med avansert utstyr som dominerer. Det foregår et kontinuerlig vitenskapelig arbeid både i Ny-Ålesund og i Longyearbyen, Polakkene har hatt en geologisk forskningsstasjon i Hornsund helt fra 1957.

Kulldrift på Svalbard kom først i gang tidlig 1900-tall. Til å begynne med var det prøvedrift mange steder, men etter hvert sto en igjen med få områder. Russerne drev ordinær gruvedrift i Grumant, Barentsburg og Pyramiden, men nå er det bare russisk drift i Barentsburg. Det har vært norsk kulldrift i Ny-Ålesund og Svea, men nå er det bare en viss drift igjen i Longyearbyen.

I dag er Longyearbyen senter for administrasjon for hele Svalbardområdet. Stedet er og servicesenter for det meste av aktiviteten i området, særlig for fiske, forskning og turisme.

At aktivitet i nordområdene har vært krevende, er det ingen tvil om. Mange fangstfolk har gjennom tidene hatt en ensom tilværelse i snøstorm og kulde, i uisolerte fangsthytter, spredt

over hele svalbardområdet. Livet som gruvearbeider og utarbeider vinterstid var vel heller ikke lett, men mange sto på i årevis for å hode liv i familien hjemme.

Kilder:

Norsk Polarklubb, Polarbøkene

Svalbards Historie V/ A Hoel

Go Arctica

Microsoft, Bing, Wikipedia