



**SYSSELMANNEN
PÅ SVALBARD**

MILJØVERNAVDDELINGEN

N-9170 LONGYEARBYEN

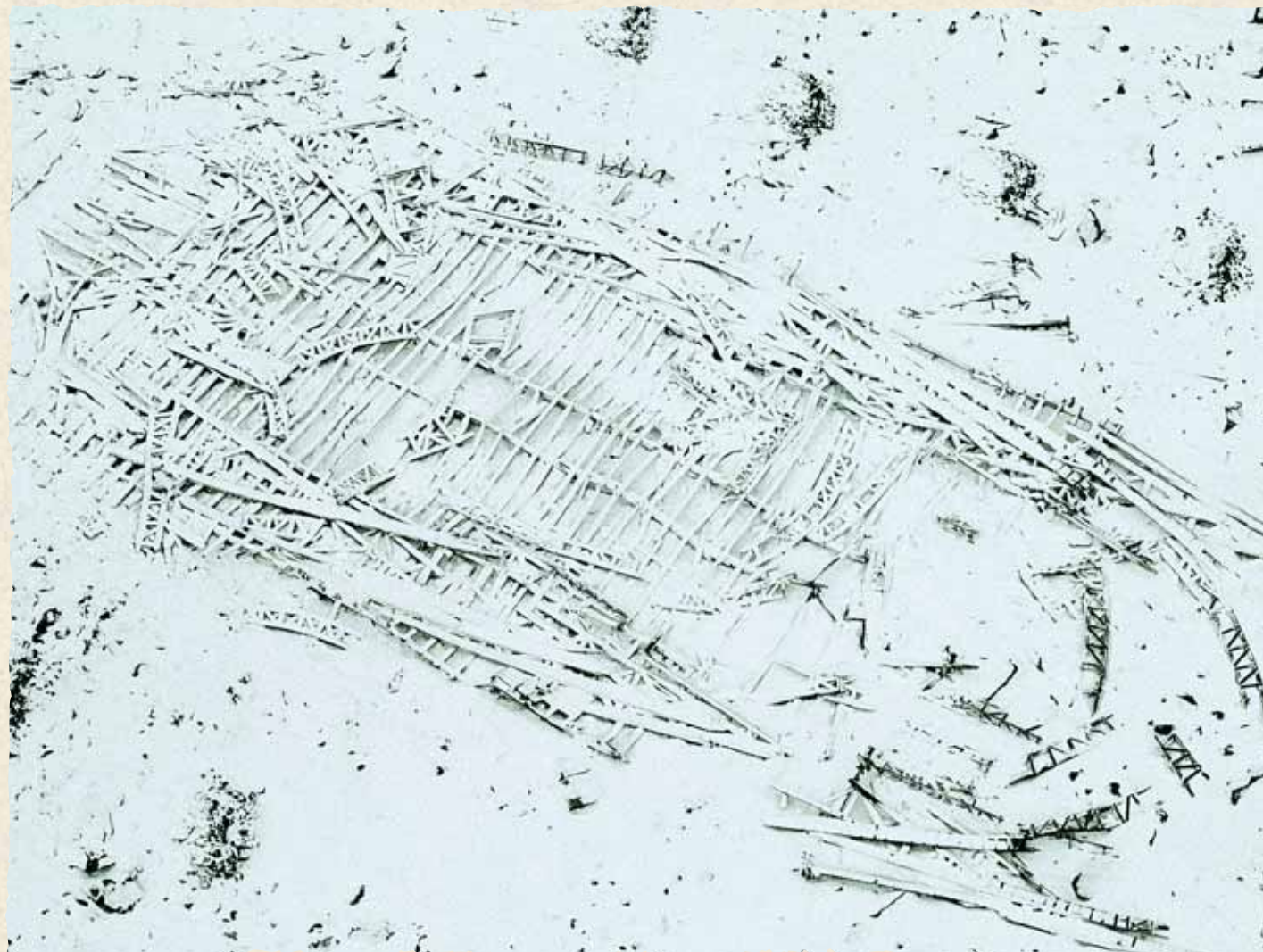
www.syssemmannen.no

Virgoamna samler kanskje mer enn noe annet sted i verden spor etter de mange forsøkene på å nå Nordpolen luftveien. Kulturminnet har rester etter flere ekspedisjoner som med mer eller mindre hell jaktet på ære og berømmelse gjennom vågale ferder mot det ukjente. I dette heftet ser vi nærmere på historien bak Andrées polarekspedisjon og Wellmans luftskipseksedisjon - og sporene de har etterlatt i Virgoamna.



VIRGOHAMNA

Av Hein B. Bjerck og Leif Johnny Johannessen



I l u f t a m o t N o r d p o l e n



Sysselmanen på Svalbard er regjeringens øverste representant på Svalbard. En av statens viktigste oppgaver er forvaltning av natur- og kulturmiljøet på øygruppa.

Kulturminner på Svalbard

Svalbard har en egen tiltrekningskraft. Vi ønsker at flest mulig, både i dag og i framtida, skal kunne oppleve Svalbards nesten uberørte natur- og kulturmiljø. Selv de eldste etterlatenskaper ligger framme i dagen i det tynne jordsmonnet, og bygg, anlegg og utstyr er godt bevart. Kulturminnene er derfor opplevelsesrike møter med fortida.

Tilrettelegging for besøkende kan forstyrre det uberørte bildet de fleste er kommet for å oppleve. Vi ønsker derfor å la miljø og kulturminner være som de er, med færrest mulig veivisere og skilt. Dette setter høye krav til de besøkende, men gir sannsynligvis større glede og dypere opplevelse.

Trafikken medfører lett slitasje og forringelse av landskap og kulturminner. Roting og plukking av løse gjenstander ødelegger opplevelsen av skjøre kulturmiljøer. Regulering og bestemmelser er derfor nødvendige – like mye for de besøkendes skyld som for miljøet.

Få steder er dette tydeligere enn i Virgohamna. Ferdsele har oversteget tålegrensen – resten av bygg, anlegg og utstyr trækkes flate eller fjernes som reiseminner. Det er derfor innført ferdselsregulering i Virgohamna, som setter strenge vilkår for oppholdet (se side 34). Virgohamna ligger sentralt i Nordvest-Spitsbergen nasjonalpark, som ble etablert i 1973.

Svalbardmiljøloven slår fast at alle spor etter mennesker fra før 1946 er fredede kulturminner. Dette gjelder alle typer bygg eller husrester, anlegg og fangstinnretninger, beinrester på slakteplasser, graver, kors, inskripsjoner og ikke minst det store tilfanget av løse gjenstander. Løse kulturminner kan se ut som skrot, men er ikke uten verdi. De forteller mye om folks hverdag og gjøremål før i tiden.

Ødeleggelse, fjerning, eller skjemming av faste eller løse kulturminner er straffbart. Overtredelse av forskriften straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år. Fredningen omfatter en sikringsone på 100 meter rundt kulturminnet. Her er det ikke tillatt å slå leir eller brenne bål, eller på annen måte etterlate spor etter besøket.

God tur!
Hilsen Sysselmanen på Svalbard

Virgohamna – Møteplass for nordpolferder

Få steder i verden har flere synlige spor etter kappløpet mot Nordpolen enn Virgohamna lengst nordvest på Svalbard.



Det ligger mange synlige rester igjen i området der Wellman hadde sin base i Virgohamna.

Foto: Bjørn Elnan

Mange vil kalle det skrot: Et kaos av rust og treverk, rotne rep og morkne tøyfiller, vaier, vaser og skjeve tønner. Og noen drar herfra uten å ha sett annet enn skrot, forarget over en skamlett i Svalbards villmark.

Andre gir seg bedre tid, og øyner deler som hører sammen. Sølvgrått treverk blir reisverk og kledning, stablet stein blir grunnmur – som til sammen blir bygninger. Inni ligger jernsylinder, bolter, foringer og rør, som gror sammen til teknisk utstyr og gir en pekepinn om bygningens funksjon. Jernringer og en løvefot blir en komfyr –

skår av fajanse blir til fat og krus, og man ser konturene av kjøkken og messe. Blikkbokser og kotelettbein blir fordums måltid, plommesteiner blir dessert.

Møtet med Virgohamna er et puslespill for viderekomne. Men den som gir seg tid vil gradvis merke mønstre i skrothavet, og se skjelettet av de stolte Nordpolbasene til Andrée og Wellman. Vi kan nesten lukte skarpe drag av fordums kjemikalier, høre plystring fra lekkasjer i dirrende rør under trykk, og se mennesker som overvåker skjelvende visere i polerte messingmålere. Travle menn

med kasjett og dobbeltspente jakker myldrer på alle poster. De holder seg for nesen når lukten blir for stram, og tørker etsende væsker på buksebaken. Vi fornemmer et prosjekt i Jules Vernes ånd, med fremskrittstro, utprøving av de ytterste mulighetene i nyvunnet teknologi, mot yttergrensene i naturen: I lufta mot det arktiske ødelandet, mot Nordpolen, mot nullpunktet i menneskenes verden. Det går opp for oss at Virgohamna en gang var like berømt og mediaomsirklet som vår tids rakettoppskytningsbaser.

Kappløpet mot Nordpolen

I perioden 1896–1928 var Svalbard utgangspunkt for ikke mindre enn ni forsøk på å fly til Nordpolen. Fem av disse hadde Virgohamna som utgangspunkt.



1800-tallet kjennetegnes blant annet av et fokus på den ville, uberørte naturen og framskrittstro. Naturen som tidligere hovedsakelig hadde vært sett på som en ressurs og trussel i kampen for tilværelsen, fikk nå estetisk verdi og ble en kilde til dramatiske opplevelser. Men naturen var underlagt mennesket. Teknologien var redskapet som endelig skulle markere menneskets kontroll over naturen. Hvilket sted var mer egnet for å vise teknologiens muligheter enn det utilgjengelige, storslåtte og dramatiske Arktis?

Troen på teknologiens fortrinn førte til framstøt mot Nordpolen med skip, trekk-sleder med mennesker, rein som trekraft og flygende farkoster. Men det var med det eldste og mest tradisjonelle framkomstmiddel, hundesleden, at begge polene til slutt ble nådd. Slik blir mange av ekspedisjonene et uttrykk for samtidas overdrevne utviklingsoptimisme.



Tusenvís var samlet da Andrées polarekspedisjon forlot Gøteborg med båten "Svensksund" i 1896. Andrée dro ut på sitt første forsøk på å erobre polpunktet.



Foto: Fra Amnesen 1928

Andrée og Wellmans forsøk fra Virgohamna viste vei for seinere flygninger. Etableringen av gruveallegget i Ny-Ålesund ga nye muligheter for oppdagere. Ny-Ålesund var lettere tilgjengelig både for ekspedisjoner og presse, og virket nok mer forlokkende enn den forblåste og ugjestmilde havna på Nordvest-Spitsbergen. Luftskipsmasta som fremdeles står i Ny-Ålesund (t.h.), ble brukt både av ekspedisjonen til Ellsworth, Nobile, Amundsen og Riiser-Larsen i 1926 og for Nobiles mislykkede forsøk to år seinere. Bildet over viser "Italia" i Ny-Ålesund i 1928. I 1926 gjorde amerikaneren Richard Byrd (o.v.) et forsøk på å fly til Nordpolen sammen med piloten Floyd Bennet. De dro av sted foran nesen på Amundsen og kom tilbake etter en tur på 15 1/2 time, kanskje nok til en tur til Nordpolen og tilbake. Amundsen måtte være en god taper og gratulerte Byrd med "et reallt kys på hvert kinn", som han skrev i sine memoarer.

Nasjonal prestisje

Polarforskerne og oppdagerne som utfordret den mektige naturen, kom hjem med reise-skildringer, prøver på ukjente organismer og observasjoner av merkelige fenomener - data som var innhentet under de barske forhold, med stor risiko. Bragdene gjorde dem til viktige nasjonalhelter og for-

bilder. I en tid sterkt preget av internasjonal rivalisering var vitenskapelige og mer sportspregete ekspedisjoner et vel-egnet middel til økt nasjonal prestisje.

Kontrollen over naturen viste nasjonens styrke, teknologiske nivå og menneskenes påståtte særegne evne til å oppholde seg i arktiske områder.

Ekspedisjonene var med på å skape en felles nasjonal bevissthet om egen styrke og eget fortrinn - at "våre" egenskaper er bedre enn "andres".

Folkehelter

Mennesket i kamp med naturen, ekspedisjoner og oppdag-

elser hadde like stor interesse rundt århundreskiftet som i dag. Tusenvís var samlet da Andrées polarekspedisjon forlot Gøteborg. I Norge var minst like store folkemengder samlet da Nansen og Fram kom tilbake fra deres ekspedisjon i 1897, og da Roald Amundsen triumferende kom hjem med Sydpolen. Polarheltenes posisjon i Norge vises kanskje mest ved Nansens død i 1930. Gravleggelsen fant sted på den norske nasjonaldagen,



Foto: Norsk Polarinstittutt

Interessen for Wellmans ekspedisjoner var stor. Store mengder turister strømmet til Virgohamna i 1909 for å se realiseringen av Jules Vernes fantastiske fortellinger.

der glade barn viftende med flagg, ble erstattet av sørgende mennesker langs Oslos hovedgate.

Men det var ikke bare i Norge og Sverige at polarheltene fikk stor oppmerksomhet, også utenfor hjemlandene var interessen stor. Det samme gjaldt ekspedisjonene til britene Ernest Shackleton, Robert F. Scott, amerikanerne Robert Peary, Fredrick A. Cook, Richard Byrd og Walter Wellman, og italieneren Umberto Nobile.

Ekspedisjonene var store mediabegivenheter. Manglende kommunikasjon med omverdenen under ferden, la grunnlag for spekulasjoner i avisredaksjonene, noe som bidro til å holde interessen oppe. Etter hjemkomsten fikk bøkene om bragdene mange lesere, og brakte store inntekter til heltene, inntekter som finansierte nye ekspedisjoner.

Svalbard var sentral i flere av forsøkene på å nå Nordpolen. Turistskip og journalister strømmet til øygruppa for å følge med forberedelsene til de mange ekspedisjonene. Slik kom øygruppa på verdenskartet for lesere over hele kloden.

Luftveien til Nordpolen

Luftferdene representerte det ypperste i den teknologiske utviklingen. Salomon August Andrée var pioner i bruk av gassballong. Wellman var en av de første til å ta i bruk motordrevne luftskip. Begge brukte tida i Virgohamna til stadige forbedringer på utstyret.

Ekspedisjonene dro ut i et utforsket område, ukjent med hva som ville møte dem underveis. Selv om verken Andrées eller Wellmans ekspedisjoner i hovedsak var vitenskapelige, må motiver og resultater vurderes ut fra sin samtid. I det enorme arktiske

ødelandet var enhver observasjon med på å gi økt kunnskap. Slik bidro luftferdene til å bringe ny kunnskap, men også ære og berømmelse til ekspedisjonsmedlemmene, sponsorene og hjemlandet.



Foto: F. Arild

Landområder ble okkupert, bragdene formidlet i aviser og bøker, og heltene høstet ovasjoner ved hjemkomst. På Svalbard ligger restene spredt utover i det enorme isødet.



Foto: H.B. Bjørck

Minner om vellykkede ekspedisjoner, men også om taperne - de som ikke fikk massenes hyllest, de som havarerte, og de som aldri kom hjem fra Svalbard. Kunnskap om disse menneskene og deres forsøk gjør opplevelsen av sporene til et spennende møte med fortida.

“...et øde, uhyggelig sted, ... en innestengt, ukoselig bukt”

Slik betegner Fridtjof Nansen Virgohamna i *En ferd til Spitsbergen (1920)*. Men det var neppe kos og hygge de søkte, de mange ulike ekspedisjoner som har etablert seg i Virgohamna. Hva er det her som har fått interesse hos både hvalfangere på 1600-tallet, den første overvintrende turist – og Nordpolekspedisjonene til Andréé og Wellman? Hvilke omstendigheter kan forklare så ulik virksomhet på samme sted?



Virgohamna har rester etter flere viktige perioder i Svalbards historie: Spekkovner og graver fra 1600-tallet, syllstokkene etter en turisthytte fra 1800-tallet som også ble benyttet som fangststasjon og mange spor etter forsøk på å nå Nordpolen med ballong og luftskip på 1800- og 1900-tallet. Bildene over viser Virgohamna i dag, Andréés base (t.v.) og Wellmans base (t.h.). På s.9 og 32 er det gjengitt kart som også bidrar til å identifisere sporene i Virgohamna.



Foto (øverst): T. Kvil Gamst (t.v.) :Andréemuseet (t.h.): Norsk Polarinstitutt

Møte mellom giganter

Den veldige Golfstrømmen har sin nordligste ende utenfor Nordvest-Spitsbergen. Gjennom dypvannsrenna langs vestkysten av Spitsbergen styres strømmen som en

spydspiss av varmt havvann inn i det arktiske iskjoldet – og møter til slutt den kalde havstrømmen over polbasenget.

Møtet mellom disse globale havstrømmene er illustrert i

møtet mellom to berømte polarekspedisjoner i 1896. Nettopp Virgohamna var det første stedet Nansens “Fram” anløp etter å kommet fri fra den islagte havstrømmen over polbasenget. Samtidig, og på

samme sted, hadde den svenske ballongfører Andréé etablert sin base og ventet på “gynnsam vind” som skulle føre han tvers over polpunktet. Andréé hadde fulgt den isfrie, varme Golfstrømmen for å nå dette nordligst tilgjengelige punktet mot Nordpolen. Selv så langt nord har Golfstrømmen kraft til å holde farvannet langs vestkysten av Spitsbergen mer eller mindre isfritt året gjennom. Havstrømmen blir dermed en seilbar korridor langt inn i det frosne polområdet, nærmere Nordpolen enn noe annet sted i Arktis.

Næringsrikt møte

Havstrømmene var minst like viktige for hvalfangerne på 1600-tallet. Fangstskutene fulgte også denne renna med åpent vann lengst nord. Men kanskje enda viktigere var at møtet mellom havstrømmene skapte et næringsrikt miljø der en rekke hvalarter hadde gode levevilkår. Da de første hvalfangerne etablerte seg på Nordvest-Spitsbergen, var her store mengder hval helt inn mot land.

Trygg havn

I den grad trygge havner finnes i dette barske miljøet, er Virgohamna en av dem. Stedsnavnet er knyttet til Andréés Polarekspedisjon, som benyttet det isforsterkede dampskipet “Virgo” til transport. Havnen er et smult innsmett i Danskegattet, beskyttet av mindre skjær og holmer. Fra vestsiden er det kort vei og dypt farvann helt inn til havna. Det er også lett atkomst til fjordene innenfor.

Naturlige forutsetninger har altså gjort Virgohamna attraktiv i ulike sammenhenger. Kombinasjonen av ulike miljøfaktorer ga fundament for en spesiell kulturhistorie. Denne

historien setter i dag preg på landskapet, gjennom kulturminner – og ikke minst stedsnavn.

Historien ovenfra

Blad A4 i kartserien Svalbard 1:100 000 viser stedsnavnene omkring Virgohamna. Danskøya, Amsterdamøya, Hollenderberget, forteller om virksomhet fra ulike nasjoner. Smeerenburg, eller Spekkbyen som den ville hete på norsk, signaliserer områdets betydning i hvalfangsten. “The place-names of Svalbard” gir mening til navn som Nordre Salatberget, og Slaadbukta: zalad er en nederlandsk betegnelse på skjærbuksurt, en livsnødvendighet for fangstfolk på Svalbard til alle tider. Likholmen og Likneset understreker likevel at dette ikke alltid var nok, og Djevleøya (eller Duyvels Eyland) gir et glimt av barske forhold under fangsten.

Polarhistorie i landskapet

Nordvest-Spitsbergen er blant de få steder i verden der navn som Ballongkollen og Luftskipsodden er helt naturlige. I samme gate følger mange navn som viser områdets betydning i det prestisjetunge kappløpet mot Nordpolen. Wellmankollen trenger ingen forklaring. Men det gjør kanskje Örnenøya, oppkalt etter Andréés ballong – og Lachambreen etter den franske ballongprodusenten. Kapp Zachau har navn etter kaptein Hugo Zachau på Virgo. Gjøvannet og Frambukta minner om berømte polarfartøy. Archernabbane, tre bergkoller øverst i Frambreen, har navn etter Colin Archer som konstruerte “Fram”. Andre polfarere som lever videre i landskapet her, er kanskje mindre kjent:



Knuste keramikkrør på Wellmans base.



Rester av jernfilspon i Virgohamna.

Blessingberget: Henrik Greve Blessing, deltaker på Framferden.

Astrupneset: Eivind Astrup, norsk polfarer som deltok på Pearys ekspedisjoner i 1891–93.

Ekholmpynten: Nils Gustaf Ekholm, medlem i Andréekspedisjonen 1896.

Strindbergfjellet: Nils Strindberg, medlem i Andréekspedisjonen 1896 og 1897.



Foto: H.B. Bjørck

Virgohamna i vinterdrakt.

Men hvor blir det av selveste S. A. Andréé? For de mest berømte polfarere blir kartbladet i målestokken 1:100 000 for lite – Andréé Land mellom Wijdefjorden og Woodfjorden dek

ker hele 6 kartblad. Og for de aller største blir selv Svalbard for lite: Amundsen og Nansen har måttet trekke helt ut i Polhavet for å finne plass, lenger nord og på dypere grunn. Vi



Storkobbe på isen.



Her sto spekkovnene.

må over til globusen for å finne hele det veldige Nansenbassenget nord for Svalbard, Frans Josef Land og Novaja Semlja. Og enda lenger nord er Amundsenbassenget, under selve Nordpolen.

Kulturminnene – historie på bakkenivå

Under kartet, helt nede på jordoverflaten, møter vi sporene etter menneskene. Det er grunnriss av hus, ruiner av spekkovner, graver, rester av ulike anlegg og samlinger av etterlatt utstyr og avfall. Kartet og historien gir et riss av store linjer. Kulturminnene lar oss møte menneskene, og gir innsyn i hvordan de levde – og døde.

Harlinger kokerij

Historiske kilder forteller at Harlinger kokerij i det som den gang het Houker Bay ble etablert i 1636. Allerede få år etter var de gode tider forbi. Hvalen var nesten forsvunnet fra nære kyststrøk, og måtte fanges langt til havs. Kokeriene mistet derfor sin betydning utover på 1640-tallet.

Allerede i 1671 var Harlinger kokerij et kulturminne, da Friedrich Martens besøkte stedet. Han beskriver to lagerbygninger og tre bolighus med oppholdsrom, soverom



Langs Svalbards kyst ligger det flere steder graver etter fangstmenn som døde av sykdom eller uhell. Permafrosten og det tørre, kalde klimaet har gitt arkeologene unike funn. Ofte er de døde bevart med klær og personlige gjenstander, og gir oss en sjelden opplevelse av livet til mennesker som befant seg i de lavere lag av samfunnet. Over: Fra Likneset.

og kvist. I husene var det tykke islag, frostsprengte tønner og fat – det frosne innholdet stod nakent, men hadde ennå beholderens form. Ambolt, smedverktøy og annet utstyr stakk opp av isen. I en av spekkovnene fantes ennå det store kokekaret, med kjølekar av tre like ved.

Husene som Martens beskriver er fortsatt synlige (se kart s. 9). Her finnes også graver. Arkeologiske undersøkelser av liknende graver i nærheten gir sjeldne nærbilder av hvalfangerne selv. Gravene er godt bevart, og det er funnet klesdrakter som ikke en gang finnes på museum i hvalfangernes hjemland. Mange av skjelettene



Hvalfangergrav fra Jensenvannet.

Spekkovner og oljeutvinning

På steinstranda i Virgohamna finnes fundamentet etter tre doble spekkovner. I brennkamrene er ringer av spekkbetong, forkullet spekk sammenkittet med sand og grus. Spekkbetongen gir omriss av 2–3 m vide kokekar av kobber, som nå er borte. På sidene er det bygget ramper, som lettet transporten til og fra kokekarene.

Hvordan ble kokeriet drevet? Etter at hvalen var buksert til land, ble den flenset, og spekket ble skåret i mindre biter. Tegningen her viser hvordan spekket bæres opp til hakkebrettene, hvor spekket skjæres smått. Under kokingen renner oljen ut fra spekket, og spekkrestene (“fritter”) kan skummes av. Frittene ble brukt som brensel i ovnen. Fra kokekaret ble oljen øst over i kjølekar hvor den også renses før den tappes på tønner.

Den tidligste fangsten var konsentrert om den ca. 20 m lange grønlandshvalen. Den var dorsk og lett å fange, og kunne veie rundt 100 tonn.

Fra én hval kunne man utvinne rundt 100 tønner olje. De ca. 700 bardene i hvalkjeften var også av stor verdi, og ble videreforedlet til stivere i kjoler, korsetter og paraplyer.

Hvalfangsten først på 1600-tallet hadde et stort omfang. Nederlenderne hadde sitt hovedfelt i Nordvest-Spitsbergen. Her var det gjennom mange tiår 100–250 fangstskuter som årlig fangstet 750–250 hval. Råfangsten uttryddet grønlandshvalen i området.

Pikes Bay – Pikes hus

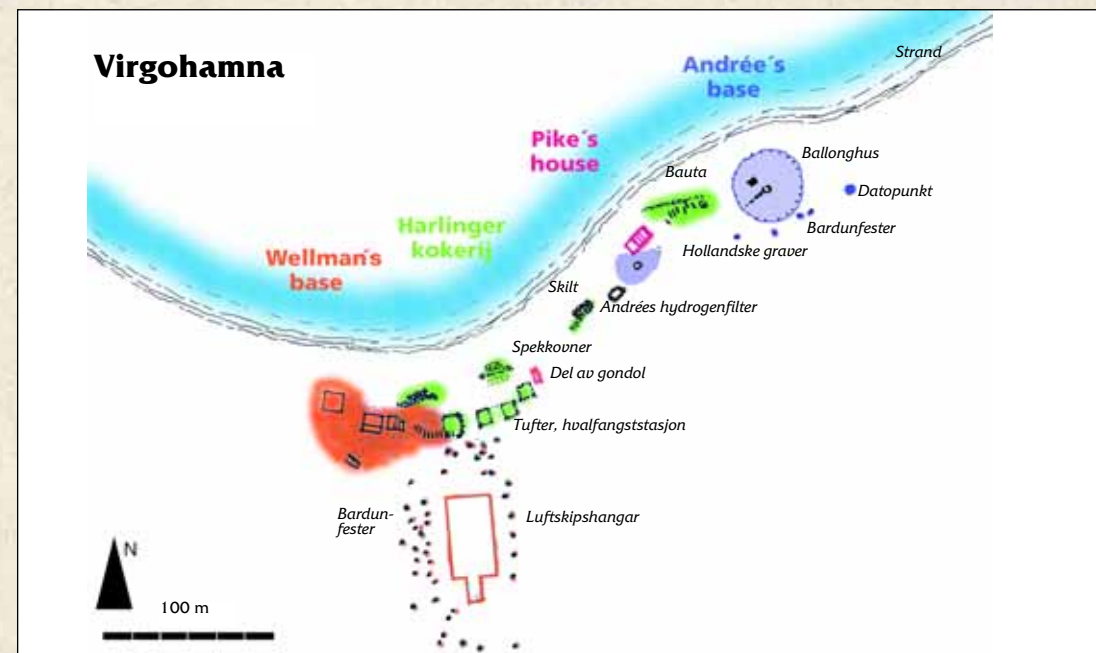
Engelskmannen Arnold Pike fikk i 1888 prefabrikkert et hus i Norge for overvintring på Svalbard. Målet var å oppleve de dramatiske årstids-skiftningene i dette eksotiske ødelandet. Huset ble reist på tuftene etter det gamle Harlinger kokerij. Det gamle navnet var like glemt som kokeriet, og stedet ble i noen få år kalt Pikes Bay.

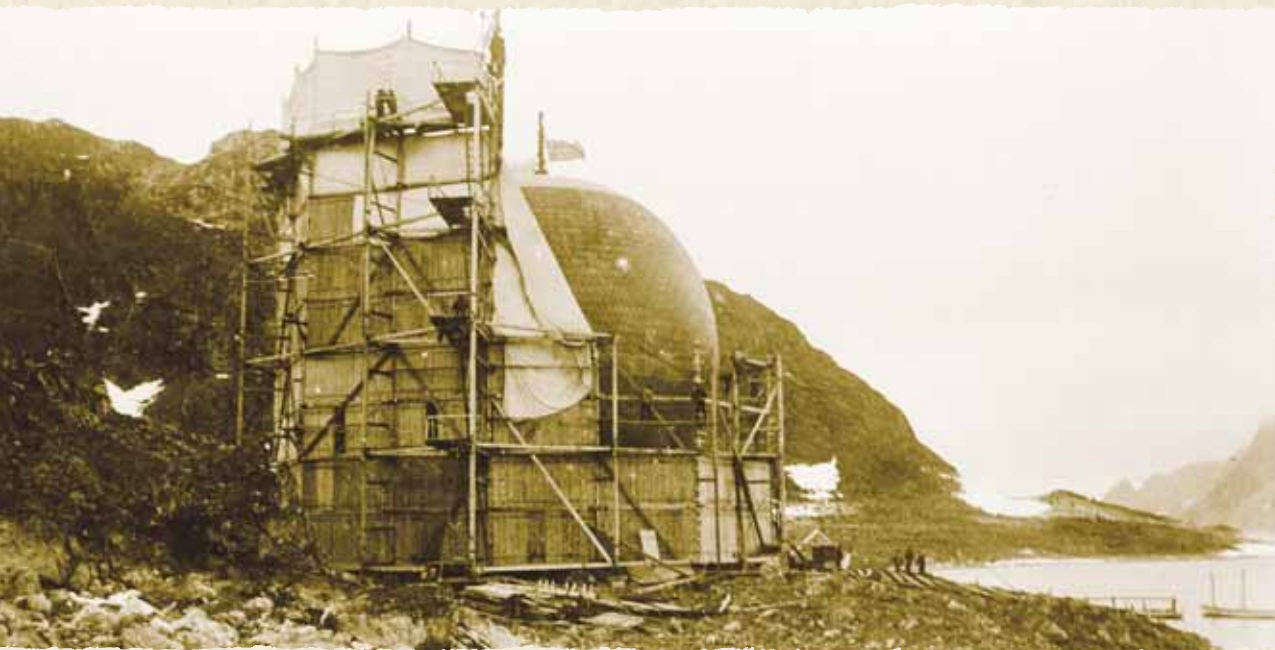
Mannskapet på jakten “Siggen” reiste huset, og seks av dem overvintret med Pike i 1888–89.



På steinstranda finnes spor etter Harlinger kokeri – et nederlandsk spekkokeri etablert i 1636, som var i drift noen få tiår. Denne illustrasjonen fra 1662 gir et godt bilde av virksomheten ved spekkovnene. Fra Hacquebord 1988

Huset ble senere brukt av både Andrée og Wellman. Pike var selv tilstede sommeren 1896 og 1897. Pikes hus ble flyttet til Barentsburg i 1925, og dets videre skjebne er ukjent.





Like før avreise, 11. juli 1897. De store trelemmene ble kastet på bakken for å frigjøre ballongen. Bildet viser også filten på innsiden av ballonghuset (jfr. s. 13). Foto: Andréemuseet

gust i 1896. Nansen kunne tilfreds konstatere at han hadde lengst-nord-rekorden. Andrée hastet videre mot Sverige. Det fristet neppe å seile i Nansens konfetti-spettede kjølvann langs norskekysten.

Vinteren 1896–1897

Nansen og Norge hadde vunnet 1. runde i polarmesterskapet – Andrée og Sverige hadde brutt løpet. For Norge kom dette som bestilt, midt i uavhengighetskampen mot Sverige. Egen lykke er bra, men andres ulykke er heller ikke å forakte. Andrée merket seg nok Alexander Kielland sine ord i anledningen, som knytter Nansens seier til Andrées nederlag:

“Det var en Velsignelse for det ganske Land i vore Vidervedigheter, at han kom hjem og således hjem, – ja indtil Svenskene maatte bidrage til Glansen med sine 3 Vindmagere, der kom hjem med Balonen mellem Benene.”

Andrée brevvekslet med polarhelten. Han må ha sett Nansen for seg, seiersmett og lun foran peisen hjemme på “Polhøgda” da han leste svarbrevet med et stikkende “PS”: *“På Deres fane tror jeg Macbeths gyldne ord kunde stå: ‘Jeg våger alt som sømmer sig en mann, den som gjør mer er ingen mann’. Det er ved å trække denne grændse den virkelige åndelige styrke viser sig.”*

Andrée svarte: *“Siden jeg har bevist at jeg er i stand til å sru, er jeg sterkt fristet til å gjøre det motsatte.”*

Det må ha vært god plass for gjenklang av slike uttalelser i Andrées indre øre i løpet av denne “ufrivillige overvintringen” i Sverige. Det manglet ikke på hissende formuleringer i pressen, fra oppriktige støttespillere, polarkonkurrenter og underskogen av bedrevitere, og ikke minst han selv: *“Om vi lykkes, så skal dere vite, at når vi igjen setter foten på fast jord*

og kan si: ‘nu er det gjort’, da vil tankene flyge hit, der ekspedisjonen har fått vesentlig hjelp og medfølelse. Og skulle det ikke gå så vel – i siste øyeblikk skal tankene ile tilbake til Göteborg, og min siste tanke skal bli ‘akk, at jeg ikke skulle få takke dem en gang til’.” (Andrées avskjedsord i Göteborg i 1896.)



Foto: Andréemuseet

Ekspedisjonsdeltakerne i 1896: Nils Ekholm, Salomon August Andrée og Nils Strindberg. Knut Frænkel kom med i 1897, etter at Ekholm hadde trukket seg fra ekspedisjonen.

Vi fornemmer en tidsånd som kan forklare noe av Andrées motivasjon. Men det er mer – som ligger dypere i fortiden. Da må vi tilbake til 1882, da Andrée overvintret på den svenske forskningsstasjonen på Kapp Thordsen på Svalbard.

I mørket på Kapp Thordsen

Vinteren 1882 var ingen lykkelig tid for Andrée. Oppholdet på stasjonen tydeliggjorde Andrées manglende akademiske bakgrunn. Det ble sagt at de mange ideene hans ble latterliggjort. Han måtte også tåle kritikk, bl.a. for å ha feilberegnet parafinbeholdningen, som førte til streng rasjoning av lys i den evige polarnatt.

Andrée fikk antakeligvis god tid til å tenke i mørket på Kapp Thordsen. Det delvis selvforskyldte mørket må ha gitt en egen klang til ironiske kommentarer fra velformulerede akademikere. Han fikk god praksis og verdifull innsikt, men opparbeidet “noe å ta igjen” og en brennende vilje til å vise at han var noe.

Vitenskap – og teknikk

Det var interessen og innsikten i teknikkens verden som skulle bli Andrées mulighet. Skillet mellom vitenskap og teknikk, og betoningen av teknikkens betydning kommer til



Foto: Andréemuseet

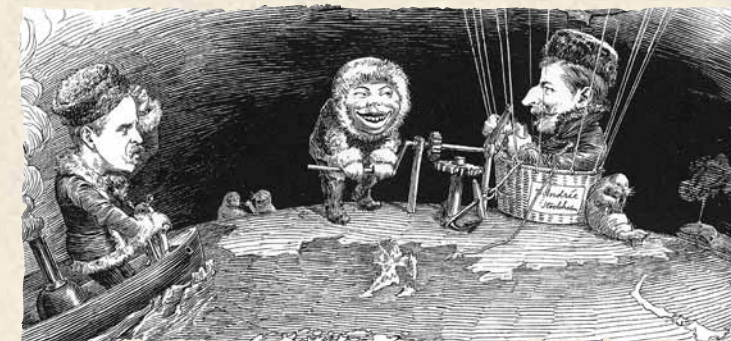
uttrykk i mange sitater fra Andrée:

“Det vil nu komme en tid da vitenskapen kommer langt efter teknikken. Tenk på elektrisiteten! Teknikken trenger inn i hver krok og må løse problemer som vitenskapsmennene aldri har tenkt på.”

Luftfart var en av disse krokene teknikken måtte trenge inn i. Og Andrée var teknikeren som gikk foran vitenskapsmennene.

Ballongflyging

Andrée realiserte sin mangeårige drøm om ballongflyging først 15. juli 1893.



Denne karikaturtegningen fra 1896 viser at kappløpet mellom Andrée og Nansen antok nasjonale dimensjoner. Erobringen av polpunktet var viktig i en periode preget av nasjonal reising i Norge og sterk internasjonal rivalisering, illustrasjonen er hentet fra Lundström 1990.

Han etablerte seg raskt i forskningsfronten i tidlig internasjonal luftfartsteknologi. Han videreutviklet slepe-linene, som gjorde det mulig å kontrollere ballongens seilingshøyde: Jo høyere ballongen steg, jo mer vekt av slepetau måtte ballongen løfte, slik at den begynte å dale. Etter som mer og mer slepetau la seg på bakken ble ballongen frigjort for vekt og fikk atter ny oppdrift. Kontrollen over seilingshøyden var av stor betydning. Steg ballongen for høyt, ville gasstrykket bli for stort, med gasstap og i verste fall eksplosjon som følge. I beste fall ville bæreevnen fort bli redusert. Jevn, lav høyde innebar med andre ord lengre rekkevidde.



Foto: A. Kjørheim

Vinteren 1882, i mørket på Kapp Thordsen, der Andrée gikk i frivillig isolasjon én måned for å undersøke mørketidens innvirkning på hudfargen, var trolig en avgjørende periode i Andrées liv. Soenskhuset står fremdeles på Kapp Thordsen og er i dag trolig mest kjent for de 17 norske fangstmennene som ankom huset etter å ha frosset inne i isen nord for Svalbard ett tiår tidligere. I løpet av vinteren døde alle 17 av skjørbruk og sykdom, men bare 15 av dem er funnet – fremdeles skjuler altså Kapp Thordsen to døde.

Andrée hadde merket seg at slepetauenes friksjon langs bakken gjorde ballongen retningsstabil. Dette gav ideen til den delvis styrbare ballong, som han var den første i verden til å utvikle. Retningsstabiliteten gjorde det mulig å montere skråstilte seil, slik at ballongen kunne krysse i forhold til vindretningen. Slepetauenes friksjon reduserte også hastigheten i forhold til vinden, og økte styringsmuligheten. Han gjennomførte en rekke vellykkede flygninger tvers over Sverige, og oppnådde et gjennomsnittlig avvik på hele 28° i forhold til vindretningen.

Ballongferdene vakte stor oppsikt, og Andrée ble raskt kjendis.



Foto: Andréemuseet

“Örnen” forlater Virgohamna med kurs for Nordpolen. Ballongen snor seg vellystig mot nord og stadig høyere, slepelinene som ga ballast og styring, etterlater en slangeformet kjølstripe. I løpet av en knapp time er “Örnen” en sort prikk som forsvinner bak fjellene i nord. Andrée, Strindberg og Frænkel var prisgitt luftstrømmene.

I løpet av en knapp time er “Örnen” en sort prikk som forsvinner bak fjellene i nord. Andrée, Strindberg og Frænkel var prisgitt luftstrømmene.

Planen tar form

Ideen til polferden må ha blitt unnfanget der oppe - i den overjordiske ensomheten under den delvis styrbare ballongen. I raslingen av slepelinene under - som en nyklippet navlestreng til selveste moder jord - og den beroligende knirkingen i tau og flettverk, i ballongførerens evige medvind. Her var det grobunn for offensive tanker. For hva ville vel være bedre for å vise ballongens muligheter enn en overflygning av det uoppnådde polare ødelandet? Et lystig biprodukt var at Andrée selv

kunne skaffe seg en livslang posisjon, der han kunne se skrått ned på verden slik han gjorde fra ballongen, fra en høyde der også akademikere ble små. En slik bragd ville gi oppdrift til hele nasjonen, slik at alle svensker kunne se litt skrått ned på andre, i alle fall Norge.

Den dristige planen ble først formidlet i fortrolighet til utvalgte. Han fikk signaler om videre støtte og formulerte “Forslag till Polarfärd med Luftballong”, som han fremførte i Kungl. Vetenskapsakademien den 13. februar 1895.

Den uttalte målsettingen var at “ekspedisjonen skulle i geografisk henseende utforske så mye som mulig av den nordre polarregionen”. Men her var også gunstige bivirkninger som gav større muligheter til finansiering. Andrée avslutter med å fri til tidens svakhet for nasjonal prestisje:

“Og hvem er vel nærmere til å gjøre et forsøk enn vi svensker? Vi er et høyt sivilisert folk, som gjennom tidene kjennetegnes ved det mest uredde mot, boende i polarregionens nærhet, fortrolige med dens klimatiske eiendommeligheter og av selve naturen trenet til å utherde disse. Vi kan knapt frigjøre oss fra en følelse

av forpliktelse i nevnte henseende (...). Er ikke vi fremfor andre kallet og egnet til å utføre denne oppgaven? Og tar jeg feil i det, at liksom vi håper og forventer at de mellom- og sydeuropeiske folk skulle utforske Afrika, så forventer de av oss, at vi skal utforske den Hvite verdensdelen?”

Planen vakte stor oppsikt, og fikk innen kort tid tilslutning fra mektige bidragsytere som Alfred Nobel og Kong Oscar.

Prisgitt hendelsenes logikk

Mot denne bakgrunnen blir Andrées hasardiøse ferd mer forståelig. Det manglet ikke på kritikere som mente at det måtte gå galt, og fremmet betenkeligheter om teknikk og sikkerhet. Meteorologiske observasjoner tydet på at de kraftige sørlige vindene som Andrée trengte mot nord nesten alltid innebar tåke som ville gi problemer med ising på ballongen. Dette må ha vært kjent for Andrée. Ikke minst de kvalifiserte innvendingene fra den anerkjente Nils Ekholm som trakk seg fra ekspedisjonen i 1896 fordi viktige sikkerhetstiltak ble oversett.

Men i siste instans var teknikk, sikkerhet og værforhold underordnet. I siste instans handlet avreisen om Andrée og Sverige. Andrée hadde oppnådd en sosial posisjon på øverste hylle gjennom sin plan. Men posisjonen var til låns, og kunne bare innløses om han gjennomførte. Han hadde selv nørt opp under den nasjonale prestisje som var knyttet til ferden, og egget frem en gladiatorstemning med fokus på mot, risiko og dødsforakt.

Andrée skjøt etter hvert to ballonger: Den ene var “Örnen” med sine svakheter. Den andre var usynlig, men desto mer følbart. Det var ballongen av forventninger - som hadde steget for høyt og var dalende. I den spinkle gondolen lå Andrées sosiale posisjon - og under var et hav av skadefro bedrevitere. Å trekke seg, eller utsette ferden på ny, ville innebære et uopprettelig personlig og nasjonalt prestisjetap. Bare ved å fortsette kunne han nå sitt høye mål - om han levde eller døde var underordnet. Ordren “Kapa allt” var likevel den letteste utvei, kl. 13.46 den 11. juli 1897.

Få har formulert kjernen i dramaet bedre enn den svenske forfatteren Frans G. Bengtsson, som skrev følgende etter at restene av Andrée-ekspedisjonen var funnet i 1930:

“Nå begynner et psykologisk drama, som varer fra ideens unnfangelse til startøyeblikket, med selve ferden og undergangen som epilog, et drama som i korthet kan sammenfattes slik: Ved dets begynnelse finnes en hel verden som tviler og ett menneske - han selv - som tror; ved dets slutt finnes en hel verden som tror og ett menneske - han selv - som tviler. Grepert av en mektig syklon, som han selv har fremkalt, befinner han seg når sannheten klarner allerede i en situasjon der det er umulig å stritte i mot, og til slutt blåses han bort mot polen i en desperat stemning, prisgitt hendelsenes logikk.”



Foto: H. B. Björck

I denne gropa midt i ballonghuset var gondolen nedsenket.



Foto: H. B. Björck

Andrées ferd foregikk i spektakulære omgivelser.



Etter å ha hatt god fart mot nord, snudde vinden natt til 12. juli og det ble tåke. Et slag la seg på ballongen og tvang den ned mot isen. De landet om kvelden og satte ut anker. ballongen hadde for liten bæreevne og dunket stadig i isen. Bildet viser "Örnen"s endelige havari, kl. 07:30 14. juli 1897.

Neste dag hadde vinden snudd og ankeret ble heist. Men

“Kapa allt”

Tilbake til Virgohamna 11. juli 1897: Tre kniver kapper “Örnen”s fortoyinger og ferden er i gang. Leverop fra gondolen besvares med “Hälsa gamle Sverige”, og de løftes ut av ballonghuset. En fallvind er nær ved å avslutte ferden der og da. Ballongen presses ned og gondolen dyppes i vannet, men reiser seg på ny. De lange slepelinene ligger utstrakt på stranden og løftes gradvis. Men det er kommet snurr i linene, og flere skrur seg ut av de gjengede festene i gondolen.

Mer enn 700 kg verdifull ballast er mistet i ferdens første minutt, men det er ingen katastrofe - ennå. “Örnen” snor seg vellystig mot nord og stadig høyere, og slepelinene etterlater en slangeformet kjølstripe som raskt viskes ut. I løpet av en knapp time er “Örnen” en svart prikk som forsvinner bak fjellene i nord. Om alt går bra vil de tilbakelegge de 3700 km over Nordpolen og frem til Beringstredet på 6 døgn.

Livstegn

Fire dager senere lander en hvit fugl på fangstskuta “Alken” i farvannet nord for Svalbard. Fuglen blir omgående skutt og flakser overbord. Da det likevel ikke var en rype, blir den forlatt i sjøen. Flere timer senere treffer “Alken” en annen fangstskute, og de blir fortalt at Andrée hadde startet sin ballongferd. Kanskje den fremmede fugl var en brevdue? De vender tilbake, og finner utrolig nok fuglen igjen. På en av halefjærene sitter en hylse med en sammenrullet meddelelse:

“Från Andréés Polarexpedition till Aftonbladet, Stockholm. D. 13 juli kl 12.30 midd. Lat 82° Long 55°5' ost. God fart åt ost 10° syd. Allt väl ombord. Detta är tredje duvposten. Andrée.”

Det skulle gå år til de neste livstegn fra ekspedisjonen. En flytebøye ble funnet på Island i 1899, og en i Finnmark året etter. Begge kunne fortelle at alt var vel om bord, selv om det var klart for alle at ekspedisjonen hadde fått et dramatisk utfall.

Det ble iverksatt flere leteaksjoner i 1898. Det ble til og med søkt på Kvitøya, bare få meter fra stedet likene av de

tre senere skulle bli funnet. Det manglet ikke på spekulasjoner. I årevis kunne avisene gjengi meldinger fra hele det sirkumpolare området, men ingenting var annet enn feilobservasjoner, misforståelser og blank løgn. Man forsønte seg etter hvert med at ekspedisjonens endelikt aldri ville bli kjent.

Funnet på Kvitøya

Sommeren 1930 snublet mannskapet på fangstskuta “Brattvåg” over en seilduksbåt på Kvitøya lengst øst på Svalbard. Det ble raskt klart at dette var restene etter Andréés ekspedisjon. Funnet ble innhentet under stor medieinteresse og med krigsoverskrifter i verdenspressen. Foruten de tre likene og et vell av utstyr, fantes sirlig førte dagbøker som beskriver ferden mot dødsleiren. Eksponert film lot seg fremkalle. Bildene lar oss følge ferden, bokstavelig talt sett med de dødsdømtes egne øyne. Med undring og vemod kan vi studere gjenstander som vitner om ukuelig håp: Helt til Kvitøya hadde de tre slept gallautstyret som skulle brukes i seierens øyeblikk, magebelte og slips av silke, hvit skjorte og hvite elghudshansker. Den eneste usikkerhet vi kan spore, er om utstyret skulle brukes i møte

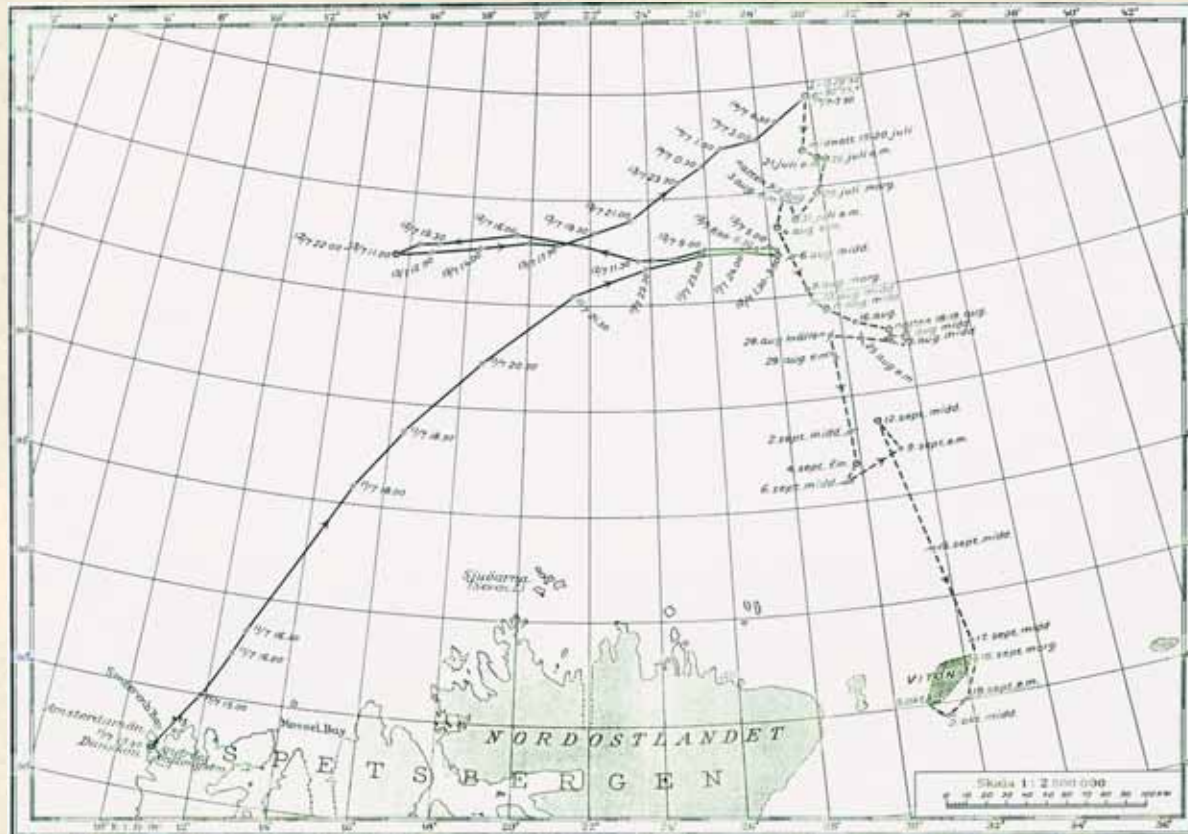
med konge, tsar eller president. Det forteller reisekassen, likelig fordelt mellom dollar, rubler og svenske kroner. Helt til det siste ble alle muligheter holdt åpne.

Ballongferden til 82056'

Dagbøkene fra Kvitøya gav gradvis et bilde av ferden. I løpet av den første dagen hadde “Örnen” tilbakelagt hele 400 km mot nordøst. Natten til 12. juli løyer vinden og dreier mot vest. Det blir tåke, og ballongen islegges og tynges ned mot isen. De lander og setter anker om kvelden, etter å ha drevet 200 km vestover. På formiddagen den 13. juli dreier vinden atter mot nordvesst. Men ballongen har for liten bæreevne, den dunker stadig i isen, hopper et stykke, dunker på ny - i time etter time. Dunkene blir hyppigere og hoppene kortere. Til slutt slepes gondolen med ballongen som seil. Da er det blitt 14. juli, og klokken er 7:30 på morgenen. De har flydd 480 km fra Virgohamna, men er milevis sør for der Nansen og Johansen måtte snu noen år tidligere. Den totale seilingsdistansen var imidlertid nesten 1000 km. Om vinden hadde vært rett mot nord under hele ferden ville de vært mindre enn 200 km fra Nordpolen.



Silkepute med unionsflagg og gallautstyr som ble funnet på Kvitøya i 1930.



Isvandringen

De hadde god tid til slike beregninger i løpet av den uken de brukte på å forberede vandringen på isen, men eventuell skuffelse ble nok raskt vendt til lettelse. I forhold til vandringen de hadde foran seg var endepunktet for ballongferden mer enn langt nok mot nord. Det pakkes proviant, telt, sovepose, utstyr og redskaper. Byggesett for båt og kjelker settes sammen med valne fingre. De forlater restene av "Ørnen" med 700 kg last i retning Kapp Flora på Franz Josefs Land.

Knappe notater og talende bilder forteller om slitet som fulgte, og frustrasjonen over det bevegelige underlaget. Isen drev i alle retninger. Noen ganger våknet de lenger nord enn der de hadde lagt seg kvelden før, etter 10-12 timers knallhard vandring. De måtte stadig lette byrdene og foreta nye prioriteringer av utstyr. De plages av skruis, dype dammer og åpne råker, gnagsår, snue, frost, tørst, diaré, utmatting og tiltagende misnot. De velger til slutt ny kurs, mot Svalbard, men motarbeides av isdriften uansett hvilken vei de strever. Likevel meldes om gode stunder. Selv etter nesten 2 måneders blodslit har de krefter til å feire Kong Oscars 25-års jubileum (se ramme):

Festdiner 18. Sept. 97

på et isflak strax öster för (Kvitøya)

*Sälstek och isniås (ismåke)
steckt i smör och sälspäkk,
sällever, -hjärne og njure.
Smör og Schumacherbräd.*

Vin

*Chocolad med Mellins Foodmjöl
med Albert cakes och smör*

*Gateau aux raisin
Hallonsaft*

*Portvin 1834 Antonio de Ferrara
skänkt af Konungen.*

*Skåltal af Aée för Kungen med
kungligt Hurra!*

Kungssången unisont

Kex smör ost

Ett glas vin

-

Feststämning

*Under dagen svajade unions
flaggan vid lägeret.*

(Fra Strindbergs observasjonsbok nr.2.)

Helt til det siste gjøres vitenskapelige observasjoner. De fotografierer og noterer om dyreliv, samler prøver av jord og planterester i isen, pakker og merker. Kanskje var de vitenskapelige observasjoner det nærmeste de kunne komme en normalisert tilværelse, et trygt holdepunkt i dager med voksende dødsangst i ryggen og svinrende håp mot horisonten.

Dødsleiren på Kvitøya

Frem til de siste dager i september kjemper de mot isdriften, før de slår seg til ro på ett isflak og bygger "Hemmet", en snøhytte med oppholdsrom og sovealkove. De driver rundt Kvitøya uten videre anstrengelser. Men den hjemlige hygiene varer ikke lenge. Den 5. ok-

tober sprekker isflaket like ved hytta. De bryter opp og tar seg i land på den lille isfrie vestpynten på Kvitøya. Situasjonen er håpløs. På grusstranda er det ikke en gang stein til å bygge seg et kryptinn. Nedtegnelsene er sparsomme. Det er nærliggende å tro at de tre mer eller mindre gir opp håpet i dagene etter landingen på Kvitøya. Utsiktene til å bli reddet stod i minus, og mulighetene til å klare seg over vinteren var minimale. Ved datoen 17. oktober har Andrée skrevet "hem kl. 7⁵ fm" - det siste kryptiske livstegn. Restene av leiren forteller at de har forsøkt å lage en slags hytte av teltet, noe drivtømmer og et hvalbein. Langs den ene veggen lå den tomme soveposen, like ved fyr-

stikker, et syskrin med rubler og dollar og rifle - Frænkels lommebok og Frænkels lik. Andrées lik ble funnet like utenfor, sammen med primus og kokekar. Omkring stod kjelkene, båten fylt opp med utstyr, truger, noen isbjørnskinnskinn og beinrester fra sel. Strindbergs lik var gravlagt i en bergsprekk, og dekket av stein.

Stockholm var det flyeskorte og mottakelse av Kong Gustav V. Det var søndag den 5. oktober, på dagen 30 år etter ekspedisjonens landing på Kvitøya, på sett og vis en symbolsk dødsdato. De ble ført gjennom byen mot Storkyrkan. Tusenvis av mennesker har møtt frem, og seremonien ble direkte overført på radio. Den 9. oktober



Foto: Andrémuseet

Andrée, Frænkel og Strindberg brukte en uke i leiren på isen til å planlegge ferden tilbake til fast grunn. Det pakkes proviant, telt, sovepose, utstyr og redskaper. Prefabrikerte byggesett for båt og kjelker settes sammen med valne fingre. De forlater restene av "Ørnen" med 700 kg last i retning Kapp Flora på Franz Josefs Land.

Hjemkomsten

Likene av polarheltene ble fraktet til Tromsø sammen med etterlatenskapene fra leiren på Kvitøya. Det ble holdt minnegudstjeneste før overflyttingen til kanonbåten "Svensksund", som hadde fraktet Andréekspedisjonen til Virgohamna i 1897. Ferden langs norskekysten, med de tre kistene svøpt i svenske flagg, anløp både Ålesund og Stavanger. I Gøteborg ble de møtt av klokkeklang i den mørke høstkveld, og fakkeltog med 75 000 mennesker. Gjennom Øresund ble "Svensksund" ledsaget av danske marinefartøy, ni fly og salut fra Kronborg slott. Inn mot

ble likene kremert og plassert i en felles grav på Norra Kyrkogården.

"Vitø-fynden" ble utstilt i Stockholm samme høst, og fikk rekordstort besøk. Senere ble det etablert et eget museum for funnet i Andrées fødeby Gränna. Her er det fortsatt mulig å se den arktiske utgaven av Tut-Ankh-Amons grav, og de dodes egne bilder fra den nesten 100 dager lange gravferden over det frosne Polhav.

Den evige Fästmö

Historien om Andrée har andre sidespor enn de brede linjene mot storpolitikk og nasjonal prestisjekamp. Sidesporene handler om mennesker, som for eksempel om Strindbergs forlovede, Anna Charlier.



Foto: Andréemuseet

Nils Strindberg var forlovet med Anna Charlier. På isvandringen skrev han brev til henne, brev som hjalp ham å beholde håpet om en gang å komme tilbake til Sverige. I graven en hjerteformet berlok med bilde av Anna og en lokk av hennes hår, og billettene fra deres felles besøk på Kunst- og Industriutstillingen i Stockholm – den aller siste kvelden før

hans på Kvitøya fant man hans kjæreste eiendeler. Det var Nils dro til Svalbard med Andrée.

Hun ventet i 13 år på sin kjære Nils, før hun giftet seg og flyttet til England. Det finnes en beskrivelse av hennes hjem i England, hvor det sies at portretter av hennes evige forlovede var sentralt plassert i flere av rommene. Det fortelles at hun var hjemme i Sverige på sensommeren i 1930, og fikk høre at restene av Andréekspedisjonen var funnet på Kvitøya da hun stod på kaien i Göteborg ved returen til sin familie i England.

Vi har ingen grunn til å tvile på at hun etter hvert fikk like stort innsyn i funnene på Kvitøya som oss: Det var hennes Nils som hadde dødd først. Han var gravlagt av Andrée og Frænkel, som hadde tatt vare på hans kjæreste eiendeler. Det var en hjerteformet berlok med bilde av Anna og en lokk av hennes hår, og billettene fra deres felles besøk til Kunst- og Industriutstillingen i Stockholm – den aller siste kvelden før Nils dro til Svalbard med Andrée. Her var



Foto: Andréemuseet

restene av det signerte portrettet som Anna hadde gitt til Andrée bak Strindbergs rygg, for at Andrée skulle gi det til Nils på fødselsdagen den 4. september. I Andrées dagbok kunne hun lese at Nils ble vekket på fødselsdagen med dette brevet, og at det hadde vært en fornøyelse å se hvor glad han ble. Kunne hun virkelig tåle å lese "Strindbergs stenogrammer til sin forlovede" som ble funnet på Kvitøya i 1930. (Se ramme.)

Dette var i 1897. Førte år senere, i 1947, dør Anna Charlier. I hennes testamente kan den sørgende ektemann Gilbert Hawtery lese at hun vil bli gravlagt i England. Men hennes aller siste ønske er at hjertet skal kremeres for seg selv, og at asken samles i en liten sølvkiste som settes ned i Strindberg, Frænkel og Andrées grav på Norra Kyrkogården i Stockholm. Kanskje er Anna Charliers ektemann den største helten i

24 Juli kl. 12,5 G.M.T. Vi har just stoppet for dagen etter å ha slept og dradd på kjelkene i ti timer. Jeg er virkelig ganske trøtt, men må prate noen ord. Først og fremst må jeg gratulere deg. Det er jo i dag din fødselsdag inngår. O hvor jeg ønsker at jeg nu kunne underrette deg om at jeg har det utmerket, og at intet er å frykte for oss. Vi skal nok ta oss hjem som småningom. Ja, alt dette sysselsetter mine tanker mye nu om dagene. Man har jo så god tid til å tenke, og det er så fint å ha slike så fine minner og så glade fremtidsutsikter som jeg har å tenke på!

(Senere) Vi har nu slått leir om natten og drukket kaffe og spist smörgås med ost samt kjeks og saft. Vi holder just på å sette opp teltet og Frænkel gjør de meteorologiske observasjonene. Just nu nyter vi en karamell, det er en riktig lekkerhet. Du må tro man ei er gretten her. I går aften bød jeg (det er nemlig jeg som skjøtter husholdet) på en suppe som virkelig ikke var god. Det der Rosseauska kjøttpulveret smaker nemlig ganske ille, man trøtner snart av det. Men det gikk ganske bra å ete....

Ja her har vi stanset for natten på en åpen plass, rundt omkring is, is på alle hold. Du såg av de Nansenske bildene hvordan sådan is ser ut. Skrugard, voller og isrenner, omvekslet med smeltet is, evigt ensformig. Det snør litt akkurat nu men er i det minste stille og ei



Foto: Andréemuseet

skærlig kaldt (-0,80). Hjemme har dere nok triveligere sommervær. Ja, det er ganske eiendommelig å nå tenke seg at selv ikke på din neste fødselsdag kan det være mulig for oss å være hjemme. Og kanskje vi må overvintre ennu et år. Vi går nu så sakte fremover, at kanskje vi ikke rekker frem til Kap Flora i vinter, uten som Nansen å overvintre i en jordhule. Stakkars lille Anna, hvor du skal være forvilet, om vi ikke skulle komme hjem neste høst. Og du må tro, at jeg pines av å tenke på det også, ikke for min egen skyld, for nu gjør det meg intet, om jeg må slite vondt, bare jeg en gang kommer hjem.

Nå er teltet i orden og nu skal vi køye. Vi er ganske trøtte, men ved godt humør.

denne historien, som lojalt og uegennyttig gjennomfører gravleggingen av sin ektefelles knuste hjerte – den siste dåden i dramaet om Andrées ballongferd mot Nordpolen.

Walter Wellman – pionér eller humbug?

Nansens karakteristikk av Walter Wellman som “denne store humbug” har preget verdens syn på amerikaneren. En mann som i perioden 1894-1911 foretok fem forsøk på å erobre Nordpolen. En mann som var i frontlinjen når det gjaldt bruk av motordrevne luftskip på oppdagelsesferder. I dag er det grunn til å revurdere Nansens karakteristikk.



Tomme tønner ligger igjen.



Mursteinsrester etter Wellmanns ekspedisjon.



Walter Wellmann (i midten) ombord i "Frithjof" i Tromsø forut for overvintringen på Frans Josefs land 1898-99.

Besatt av Nordpolen

Siste halvdel av 1800-tallet var en tid med mange oppdagelsesferder, dekket i aviser verden over. Trolig påvirket av muligheten til ikke bare å referere nyheter, men også skape dem og dermed oppnå verdens oppmerksomhet, ble journalisten Walter Wellman (1858-1934) grepet av tanken om å erobre Nordpolen. Wellmans besettelse som førte til forsøk på å erobre polen med båt, hundesleder og luftskip, må også ses i sammenheng med ønsket om å underlegge seg jordklodens mange hvite flekker.

I 1894 var Wellman tre døgn i Pikes hus i Virgohamna før han dro videre nordover med tromsøbåten “Ragnvald Jarl”. Virgohamna, den gang Pike’s Bay, var dermed begynt sin karriere som holdeplass mot Nordpolen.

Med aluminiumsbåter og hundesleder ville Wellman forsere isen mot Nordpolen, men forsøket mislyktes. Utstyret var for tungt og ekspedisjonen var ikke fysisk forberedt på det som ventet dem, aller minst Wellman som heller frekventerte røkesalonger enn kupert terreng. Etter at

skipet deres frøs inne og sank, brakte en fangstskute dem tilbake til Virgohamna. Hvorfra Wellman dro tilbake til Chicago, uten å ha mistet drømmen om polen.

Fire år senere var han tilbake i arktisk farvann, denne gang Frans Josefs land. Ett år var gått siden Andrée-ekspedisjonen dro ut på sin ferd med ballongen “Ørnen”. Nyhetsjegeren Wellman var på nytt tokt etter ære og polarpunktet. Uten trofé, men med optimismen i behold, dro Wellman nok en gang hjem for å legge nye planer.

Styrbare luftskip

Sent i september 1898 satte brasilianeren Alberto Santos-Dumont en to-sylindret motor på en ballong og innledet med dét luftskipenes tidsalder. Ballongen som før hadde vært prisgitt vindforholdene, ble til et styrbart luftskip. Wellman så straks hvordan dette nye framkomstmiddelet kunne brukes i jakten på Nordpolen.

Etter et intenst arbeid for å skaffe penger, fikk Wellman i 1905 \$75 000 av Victor F. Lawson, eier av The Chicago Record Herald og Wellmans arbeidsgiver, for å lage et luftskip som skulle frakte ham til

Nordpolen. Til sammen klarte han å reise \$250 000.

Luftskipet – det nest største verden hadde sett – ble bygget i Paris og døpt “America” våren 1906. Sommeren samme år var Wellman tilbake i Virgohamna og startet arbeidet med hangar, maskinverksted, bolighus og hydrogenapparat.

Symbolikken i å fullføre det Andrée begynte, fra samme sted, var sannsynligvis også av betydning

Wellman brakte med seg tre båtlaste med tømmer, jern og annet utstyr. Den 58 m lange og 26 m høye hangaren ruvet i landskapet. Gulvet var for øvrig delvis laget av restene etter Andrées ballonghus. Camp Wellman besto ellers av maskinverksted, kokehus, dampmaskin og et apparat for framstilling av hydrogen. Yrende liv var det også på havna, der lå mange båter fulle av forventningsfulle turister som så fram til realiseringen av én av Jules Vernes fantastiske historier.

Det meste mislyktes i 1906. Selv om 40 norske tømmermenn arbeidet kontinuerlig 14 timers skift, ble ikke hangaren

ferdig før i august. Luftskipet var ikke tett og motorene fungerte ikke. Det ble ikke noe forsøk dette året. Da Wellman forlot Virgohamna denne høsten lå gondolen som var tenkt å bringe Wellman ære, berømmelse og Nordpolen, tilbake som et minne om årets forsøk. I dag ser vi restene etter gondolens gulv som to parallelle bjelker, holdt sammen av tre rør.

Nytt forsøk

Da Wellman kom tilbake neste sommer sto fremdeles hangaren. Men naturen markerte den amerikanske nasjonaldagen med en kraftig vind som la bygningen flat. Sommeren gikk mens hangaren ble reparert og ekspedisjonen ventet på roligere vindforhold.

Wellman hadde gjennom sin skarpe penn og høye profil bidratt til å legge et stort press på seg selv. I mange avisredaksjoner ventet kollegaer på å ironisere over nok en fiasko for eventyreren i isødet.

I september, da all fornuft tilsa at ekspedisjonen skulle ha vært på vei hjem, ga Wellman ordre om at “America”



Camp Wellmann i Virgohamna under byggingen i 1906. Fra skipet Frithjof etablerte Wellmann forbindelse med omverdenen via trådløs telegraf - en sensasjon flere år før den første telegrafstasjon ble opprettet på Soalbard.



En rustet fortøyningsring.

skulle tas ut av hangaren. Luftskepet ble slept ut fjorden forbi Smeerenburg før linen ble kuttet. Ombord var foruten Wellman, konstruktøren av gondolen franskmannen Melvin Vaniman og amerikaneren Felix Reisenberg. Vaniman startet motoren og mannskapet hadde sin første flygning med luftskip i polare områder. Under luftskipet hang Wellmans utgave av Andrées slepeliner. Wellman hadde prøvd ulike alternativer for å løse problemet med ballast, før han i 1907 landet på samme løsning som Andrée med slepeliner. I 1906 hadde han planer om å slepe en stålbåt som inneholdt forsyninger. Det er trolig denne som har inspirert Nansens utlegninger om den proviantfylte stålpølsen som skulle henge under luftskipet, og som skulle vise spor i isen på tilbaketuren og legge igjen forsyninger underveis.

Nansens beskrivelser, som har preget ettertidens bilde av Wellman, er altså ikke i samsvar med virkeligheten, men trolig skapt av en polfarer som arbeidet for å opprettholde egen storhet på bekostning av andre.

Ute over åpent hav møtte "America" en nordvestlig vind som førte dem tilbake til land. Luftskepet unngikk såvidt Strindbergfjellet. Vaniman presset motorene, men motorkraften var ikke nok til å kontrollere verdens nest største luftskip. Vinden økte og det begynte å snø. På samme måte som



På vei mot Nordpolen i 1909 mistet luftskipet "America" slepelinene som hang under. 500 kg ballast lettere steg til at gassen utvidet seg og ballongen sprakk, fikk Wellmanns svoger panikk og åpnet en av ventilene slik at gassen øydet "Farm" til unnsetning og ferden mot Nordpolen var over. På gondolens baug ser vi båten som Wellmann hadde

fartøyet raskt. Med fare for at trykkforskjellen kunne føre strømmet ut. Nede ved vannet kom det norske marinefartøyet. Denne står i dag på Gratangen fartøyvernseier.

Foto: Norsk Polarhistorisk

Andrée ti år tidligere, var Wellman prisgitt vindkastenes uante veier. Med et luftskip uten kontroll og mannskap som ikke var forberedt på en vandring over isen, ble Nordpolen raskt glemt. Vaniman stoppet motoren og luftskipet fikk et heller brutalt møte med

Fuglepyntbreen (15 km nordøst for Virgohamna). Luftskepet fortsatte bortover isbreen før den tre timer lange ferden var over. Tre dager senere var det skadde luftskipet tilbake i hangaren.

Ved tilbakekomsten konstaterte Wellman at dette for-

søket hadde vist luftskipets kraft og styringsevne - forsøket var en suksess i alle henseende. Hovedsponsor og arbeidsgiver var imidlertid av en annen oppfatning og stoppet støtten. På tross av luftskipets åpenbare svakheter var Wellman fremdeles optimist og klar for nye utfordringer.

Siste ferd

I 1909 gjorde Wellman et nytt framstøt. Vaniman hadde utviklet en ny gondol med sterkere motor og justerbar propell. Teknologisk lå ekspedisjonen i fronten, men mannskapet hadde lagt ned lite arbeid i andre forberedelser. Mens Peary, Amundsen og Nansens ekspedisjoner kjennetegnes av grundige forberedelser, var Wellman trolig mer opptatt av den dramatiske heltegneringen, av opplevelsen, enn selve målet.

Andre uka i juli 1909 ankom "Artica" Virgohamna. Hangaren hadde ikke klart to vintre og hilste dem velkommen liggende. Arbeidet med hangaren tok tid. Verdifull tid. Virgohamna viste seg fra sin beste side denne juli 1909. Tolv rolige milde dager på rad var uvanlig på dette stedet. Tidsmessig hadde det vært nok til en tur til Nordpolen og tilbake, men luftskipet var ikke klart før i midten av august.

Den 15. august kl 10.00 forlot "America" hangaren. En lett sørlig vind ga de beste forutsetninger for en vellykket ferd. Wellman, Vaniman, Nicholaus Popov (russisk aeronaut) og Vanimans svoger A. L. Loud tok plass sammen med hundene, provianten, båten og sledene. Luftskepet var utstyrt med slepeliner som fungerte som ballast og stabilisator. Først prøvde Wellman å nå havet gjennom østpassasjen, deretter vestpassasjen. Etter noen runder i Smeerenburgsundet dro Wellman rett over Smeerenburg og ut på havet. Fartøyet gjorde nærmere 25 knop og usiktene var gode. Med denne farten ville de nå Nordpolen innen 30 timer.

Men plutselig falt slepelinene i sjøen. 500 kg lettere steg "America" fra marsjhøyden på 80 meter til 1800



Rusten har farget tønnene oransje.

meter. I panikken som fulgte ble en av ballongenes ventiler åpnet. Under dem lå det norske marinefartøyet "Farm" ute på et vitenskapelig tokt. Toktleder, rittmester Gunnar Isachsen, fulgte spent med mens luftskipet etterhvert sank nedover mot havoverflaten, og dro til unnsetning.

Med tapet av ballasten så Wellman ingen annen løsning enn å gi opp. Kanskje det var her han skilte lag med andre polfarere? Mens Peary, Scott, Nansen og Amundsen trolig ville tatt sjansen på å fortsette mot Nordpolen med faren for katastrofen hengende over seg, valgte Wellman den sikre løsningen. Wellman innså nok at han ikke var forberedt på hva som ventet dem ved en eventuell landing og retur over isen. Selv om de hadde hunder og sleder, proviant og utstyr, var ingen av dem trent verken fysisk eller psykisk til å klare en overvintring eller tilbaketur over isen.

"Farm" tauet luftskipet tilbake til Virgohamna. Ombord i "Farm", med "America" og 200 tonn ekstremt brannfarlig hydrogen over seg, satte Wellman seg ned og tente en sigar. Verken han eller andre på skipet bekymret seg over dette.

Ved midnatt var luftskipet tilbake i Virgohamna, men dramatikken var ikke over. Briten A. J. Corbitt som ikke fikk være med på flygningen, deltok i arbeidet med å få luftskipet på land. Når dette var gjort gikk Corbitt ombord og startet demonteringen av motorene. Samtidig hugg Vaniman hull i tankene og lot drivstoffet renne i sjøen. Luft

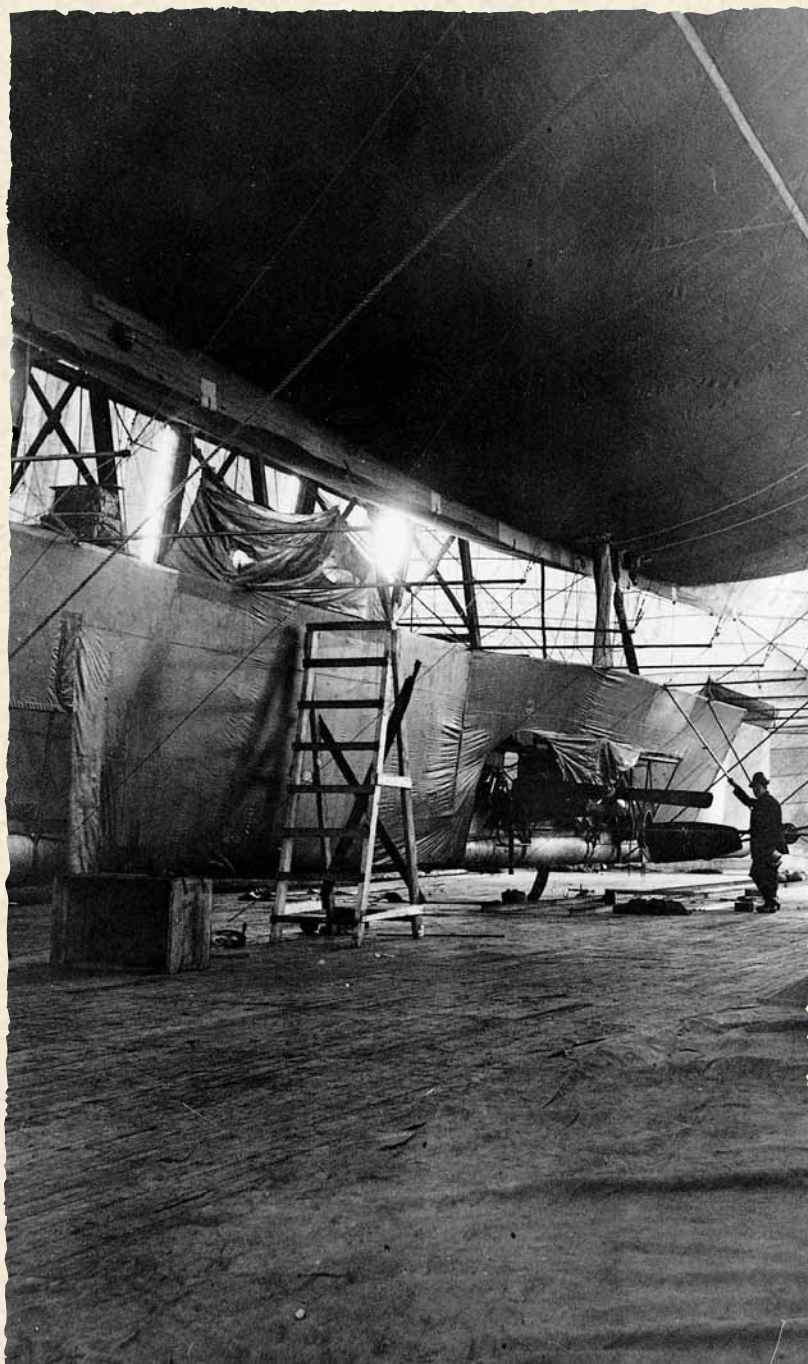


Tønner med jernfilspon til gassfremstillingen.

skipet ble lettere og startet på en ny ferd, med Corbitt ombord. Ca. 8 meter over bakken løsnet gondolen og Corbitt falt ned i strandflata, såvidt unngått av gondolen. Corbitt kom utrolig nok uskadd fra fallet. Resten av luftskipet steg oppover til trykket ble så stort at ballongen eksploderte og falt ned over Virgohamna og "Farm" i småbiter. Wellman hentet en flaske champagne og la kabal. Etter en stund beordret han hangaren forlengt. Han hadde ikke gitt opp enda.

Men Wellman kom aldri tilbake til Svalbard. I Bodø fikk han vite at dr. Frederick A. Cook gjorde krav på å ha erobret Nordpolen. Juvelen var tatt og Wellman så seg om etter andre mulige bragder. Virgohamna lå tilbake som et arktisk varehus for overvintrende fangstmenn og vitenskapelige ekspedisjoner – og et paradys for turister på suvenirjakt.

Målet om å nå Nordpolen ble erstattet av den første transatlantiske flygning. I oktober 1910 forlot Wellmans nye luftskip "America" Atlantic City i New Jersey. Ved Barbados fikk han problemer og ble plukket opp av et dampskip. Luftskipet forsvant ut i Atlanterhavet. Enda en gang hadde Wellman mislykkes, men distansen på 1600 km var den lengste som var tilbakelagt av noe luftfartøy til da. Etter dette korte intermesso var Wellmans periode i mediernes søkelys over.



Den 64 m lange, 26 m høye og 26 m brede hangaren ruwet i landskapet. Selv om den i dag er en haug av treverk, kan vi fremdeles se konstruksjonen. Gulbet i hangaren er delvis laget av restene etter Andrées ballonghus.

Foto: Norsk Polarhistorisk

Journalist og oppdager

Wellmans ettermæle har vært preget av Nansens omtale etter sitt besøk i Virgohamna i 1912:

"Her var det altså Wellman holt det gående flere år med å blåse op sin ekspedisjon og sit luft-skib. (...) En merkelig mann, som viser hvordan en, ved den store reklames kunst, kan holle verdens aviser i ånde år efter år uten å ha en eneste ting av verdi å meddele. Det gjeller bare å vite hvad slags stoff det er avisene vil ha til ernæring for verdens åndelige behov -og der var mannen virkelig stor. (...) Her lå nu sprett utover, ruinene efter denne store humbug. Et trist syn."

Nansens strenge dom over sin konkurrent ble kanskje påvirket av at en fra hans mannskap på "Fram" mistet livet under Wellmans overvintring på Frans Josefs land i 1898-99.

Wellman kan kritiseres for at han ikke gjorde grundige forberedelser forut for sine ekspedisjoner, og for at han trolig var mer opptatt av oppmerksomheten enn selve målet. Wellman viste heller ikke motet i avgjørende situasjoner som trolig er nødvendig for å lykkes i slike ekstreme forsøk. Som ekspedisjonsleder var han i stor grad mislykket. Men Wellman har fått et urettferdig ettermæle.

Sponsorene og markedsføringen hadde Wellman felles med Nansen og andre polarfarere og oppdagelsesreisende. Oppdagelser av nytt land og heroiske bragder var den gang som nå godt nyhetsstoff, og ble fulgt av en ny og raskt voksende presse. I dette markedet betalte aviser og sponsorer store summer til "sin" ekspedisjonsleder. På samme måte som Amundsen og Nansen var Wellman bevisst på, og avhengig av, å utnytte denne oppmerksomheten.

Wellman og hans mannskap var også pionerer innen luftskipsteknologien. Vaniman konstruerte løsninger som lå forut for sin tid, blant annet kunne vinkelen på propellene endres underveis. Selv om Wellman ikke lyktes med sine flygninger, viste han i det minste at det var mulig å fly i Arktis, og åpnet veien for senere ferder.

Wellman var den første som etablerte direkte forbindelse

Wellman. Ny kunnskap frambrakt av den amerikanske forskeren P. J. Capelotti har gitt oss muligheten til å avlive flere av disse mytene.

Et minnesmerke over polferdene

I dag er det bare rester igjen i Virgohamna etter Camp Wellman. Fangstmenn, vitenskapelige ekspedisjoner, turister og naturen har fjernet mange



Over: Trevirke fra Wellmans hangar. Under: Rester av duken fra det havarterte luftskipet "America". Foto: B. Elnan



Foto: H.B. Bjerck

mellom Arktis og sivilisasjonen. Fra Virgohamna sendte han telegram til president Roosevelt via sin egen stasjon i Hammerfest, til Tromsø og fram til presidentens sommerhus på Long Island utenfor New York. Han leverte også reportasjer til sin avis som ble trykket dagen etter de var sendt fra Svalbard. Mens Peary, Cook, Nansen og Amundsen først fikk formidlet sine bragder etter flere måneder, hadde Wellman direkte forbindelse til omverdenen. Wellman planla også å sende fra luftskipet, men dette fikk han ikke til.

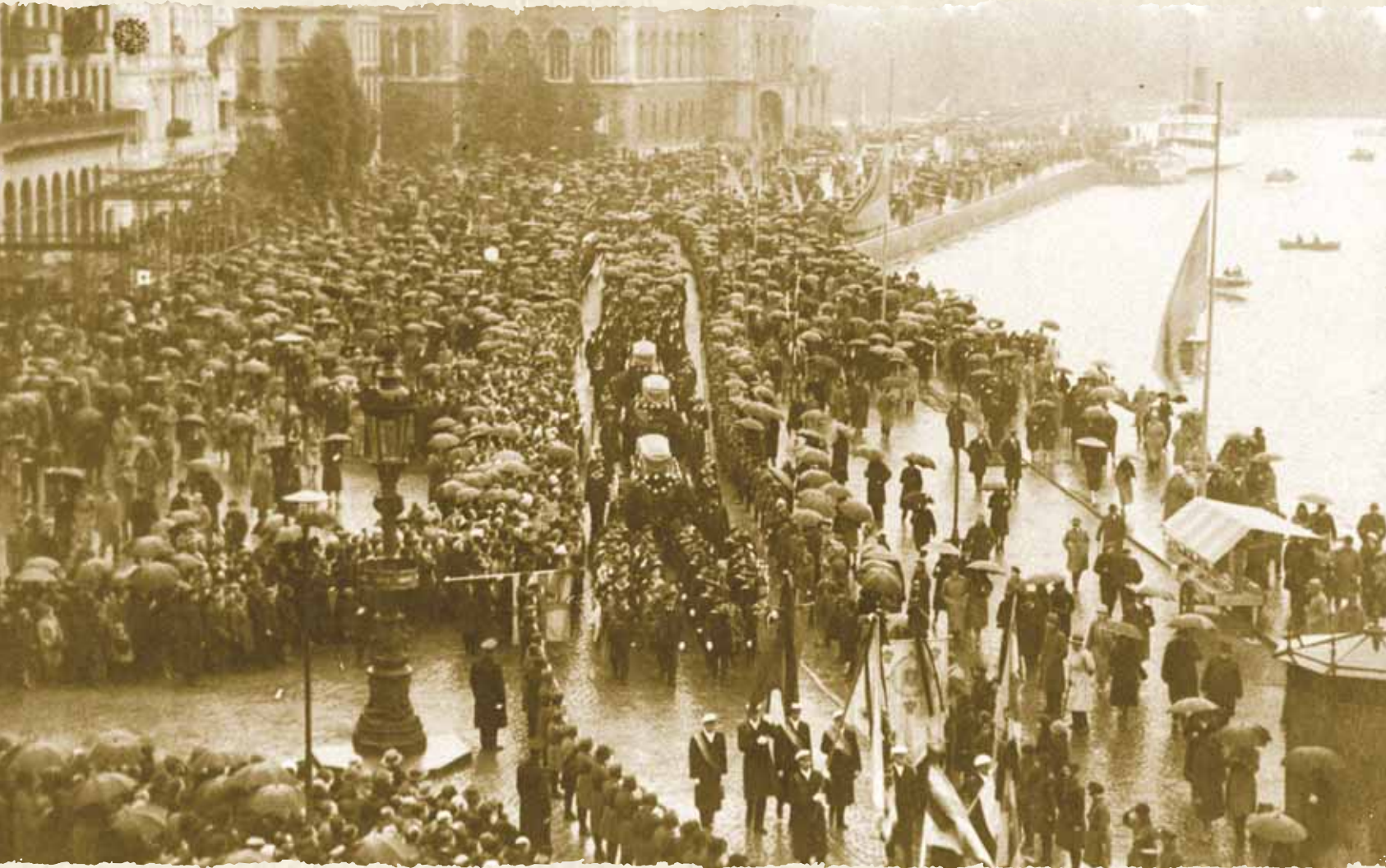
Urettferdig kritikk fra kollegaer i den amerikanske presse har også bidratt til mytene om

spor. Men kunnskap gir liv til restene og nærhet til historien.

Ved hjelp av historiske bilder og litt fantasi blir haugen av plank til luftskipshangar med 40 hardt arbeidende snekkere. Ved maskinverkstedet blir det stadig gjort forbedringer på luftskipets motor og konstruksjon. Lufta preges av den stramme lukta av ammoniakk fra gassproduksjonsanlegget, mens luftskipet sakte fylles. På havna ligger flere dampskip, mens det på land vrirmler av skuelystne turister og journalister. Slik blir restene etter Wellman, "denne store humbug", et minnesmerke over eventyrere, oppdagelsesferder og luftskipenes tidsalder.

Nordpolens tapere

Salomon August Andrée og Walter Wellman er ikke blant vinnerne i polarhistorien. Begge mislyktes med sine ekspedisjoner. Erttertidas framstilling av dem er imidlertid vidt forskjellig. Hva er det som former polfarernes ettermæle?



Andrée, Strindberg og Frænkel ble gitt en statsbegravelse. Kongen sto i første rekke ved mottakelsen. Langs ruten fra "Svensksund", båten som fraktet dem tilbake til Sverige, til Storkyrkan i Stockholm sto soldater i giv akt. Tusener viste at de tre hadde betydd noe i deres liv.

Ingen husker taperne

Polfarerne var modernismens frontkjempere. Gjennom mot og utnyttelse av nyvunnet teknologi ble naturen overvunnet. Hvite felt på kartet kunne fargelegges, og nye dyrearter ble lagt til listene. Ekspedisjonene var med på å bringe fram det moderne samfunnet. Den nye tids historiefortellere

- aviser og tidsskrifter - brakte hendelsene og oppdagelsene inn i de tusen hjem, og gjorde dem til felleseie. Bragdene ble del av nasjonenes selvforståelse. Del av historien om egen storhet og sivilisasjonsnivå. I disse beretningene var det ikke plass til tapere.

Dét ble Walter Wellmans skjebne. Ingen blir så fort

glemt som dem som ikke lykkes. Wellman mislyktes igjen og igjen, og ble til slutt latterliggjort av sine pressekollegaer. Han spilte høyt, tapte og forsvant.

Wellman kunne ikke skrive dramatiske beretninger om sine reiser. Han var ikke del av barnas drømmer om berømmelse og opplevelser.

Ingen fant grunn til å trekke fram Wellman i festtaler. Hans avbrutte reiser hadde ingen symbolverdi. Noe annet var det med Andrée, Frænkel og Strindberg.

Mytens verdi

Historien om de tre svenske ballongfarerne kan by på romantikk, nye oppdagelser,

mot, teknologi, død og ikke minst mystikk. Spørsmålet om hva som skjedde med Andrées ekspedisjon holdt liv i de tre menns berømmelse. Stadig dukket det opp nye opplysninger. Man fant en av breveduene. Snart dukket det opp bøyer med nye meldinger. Ingen av funnene kastet imidlertid lys over gåten. Ryktene svirret. Det ble meldt om likfunn i Sibir.

Heller ikke funnet av de tre på Kvitøya brakte svar på alle spørsmålene. Selv i dag - over 100 år etter at ekspedisjonsmedlemmene sovnet inn på Kvitøya - fortsetter diskusjonen om hvordan de døde. Var det selvmord? Ble de tatt av isbjørn? Skyldtes dødsfallene forgiftning?



Foto: Fra Amnesen 1928

Under leteaksjonen etter Nobile og hans mannskap ble Nobile og hans hund først hentet ut av isflaket. Under forsøket på å hente resten av mannskapet forliste flyet. På bildet ser vi leiren på isen mens flygeren og det øvrige mannskapet ventet på hjelp.

Mystikken og døden holder liv i beretningen om de tre modige menn som forlot Virgohamna i en ballong. Døden visker bort de manglende forberedelsene, feilvurderingene og utstyret som ikke var tilpasset vinteren i Arktis.

Fortellingene om Wellman, Andrée, Frænkel og Strindberg, har sin parallell i historien om Roald Amundsen og Umberto Nobile. I 1926 fløy de sammen over Nordpolen i luftskipet Norge. Selv om Nobile var fram-

Foto: Fra Amnesen 1928



tredende både i forberedelsene og gjennomføringen, ble det Amundsen som tok æren av bragden. To år senere styrtet Nobile på isen nord for Svalbard etter et nytt forsøk med luftskipet Italia. Virgohamna var base for letemannskapene med flere skip og flyvebåter. Nobile ble reddet fra isflaket, men måtte tilbringe flere ydmy-

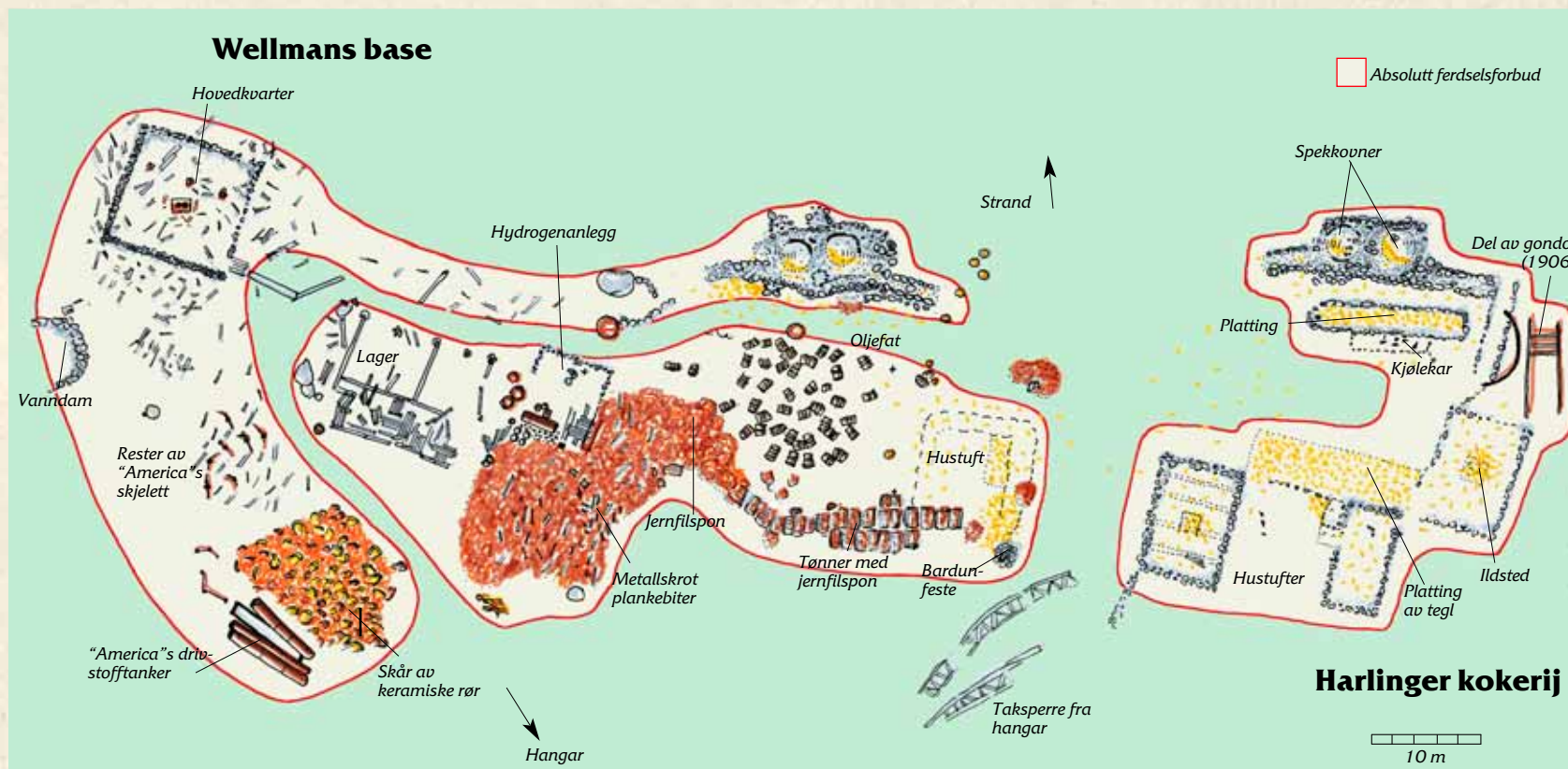
kende uker mens resten av Italias mannskap fortsatt befant seg ute i isen. Nobile var en slagen mann. Han ble framstilt som svak og feig, og trolig degradert nokså umiddelbart etter redningen (jfr. bildet over). I Norge satt Amundsen og lette etter muligheter til å redde sitt liv, etter flere nekturer siden erobringen av Sydpolen. Han dro ut for å lete etter sin bitre konkurrent, men han og flyet forsvant på vei til Svalbard, noe som trolig bidro sterkt til ettertidens heltestatus. Bildet viser Nobile under oppholdet i Virgohamna mens letemannskapene arbeidet med å hente det øvrige mannskapet.



Foto: Fra Amnesen 1928

Bildet av Amundsen er tatt i Tromsø og er det siste som ble tatt av ham.

Regulering av ferdsel i Virgohamna



Tillatelse

Tillatelse til besøk i Virgohamna gis av Sysselmannen på Svalbard, som utsteder skriftlig tillatelse med spesifiserte vilkår for besøket. De viktigste vilkårene er som følger:

- Søkeren må være fylt 18 år. Tillatelsen er personlig og kan ikke overdras til andre.
- Den som får tillatelse kan ta med et begrenset antall personer (nærmere spesifisert i tillatelsen) inn i kulturminneområdet, og skal påse at de besøkende er kjent med og overholder vilkårene for besøket og andre forskrifter som gjelder naturmiljø og kulturminner på Svalbard.
- Under oppholdet i Virgohamna må ingen gå på bygningsdeler eller andre etterlatenskaper, som spekkovner, graver, tufter, treverk, gjenstander av jern, keramikk, glass, deponier med jernfilspon, m.m. I områder med særlig sårbare kulturminner er det et absolutt ferdselsforbud (jfr.kart).
- Leirslagning er forbudt. Det må heller ikke etterlates andre spor på stedet; rasteplasser, søppel, flytting av naturlige stein eller drivtømmer, in-skrripsjoner, varder, m.m.
- Det pliktes uten opphold å melde fra til Sysselmannen om skader og uregelmessigheter som måtte oppstå eller som blir observert.
- Brudd på vilkårene eller andre forskrifter kan medføre at tillatelsen inn-dras, og at ytterligere tillatelser ikke gis.
- Overtredelse av ferdselsforbudet eller pålegg gitt i medhold av dette kan dessuten straffes med bøter eller fengsel i inntil ett år.

Nærmere opplysninger om ferdselsforbud og tillatelse gis ved henvendelse til Sysselmannen.

Kartet over er et utsnitt av kartet nederst på neste side. Kartet over viser detaljer fra området med absolutt ferdselsforbud. Anleggene ligger nær vannkanten og er sårbare for utrasing og slitasje.



Foto: B. Einar

Det er ferdselsforbud i Virgohamna, men Sysselmannen kan gi tillatelse til besøk, på bestemte vilkår.

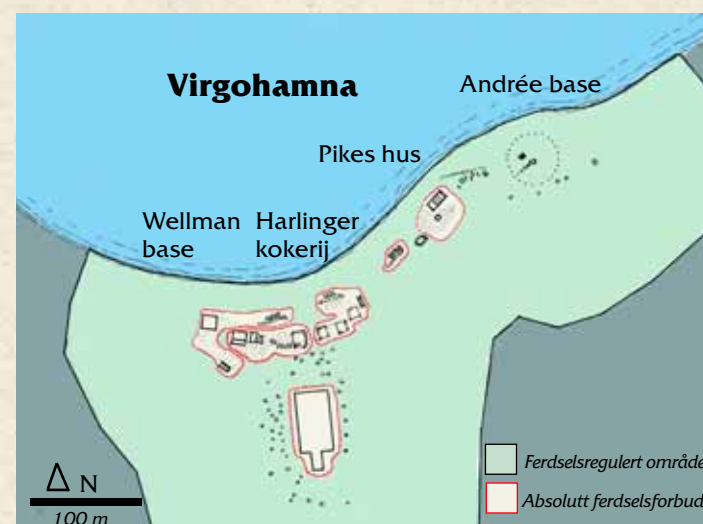
Ferdselsforbud

Virgohamna er både sårbar og mye besøkt, og er preget av dette. Tråkket på spekkovnene medfører slitasje og utrasing. De mange etterlatenskaper

og bygningsrester i basene til Andrée og Wellman trækkes i stykker. Løse gjenstander plukkes som reiseminner. Summen av denne påvirkningen innebærer at den naturlige nedbrytningen skyter fart.

Kulturmiljøet i hele Virgohamna er fredet ihht. Forskrift om kulturminner på Svalbard. Det er vedtatt et generelt ferdselsforbud i hele kulturminneområdet (jfr. kart).

Sysselmannen kan gi tillatelse til besøk til Virgohamna (se ramme).



Se også kart s.9.

Tegning H.B. Bjerck på grunnlag av oppmåling av P. Capalotti og H. B. Bjerck



Foto: B. Einar

Minnesmerke over Andrées ballongferd.

Nordvest-Spitsbergen Nasjonalpark



Liggeplass for hvalross.



Alkekonen er en kjent og kjær fugl på Svalbard.

Bevaring av Svalbards villmarkspreget er en sentral målsetting for norsk miljøvern, og opprettelsen av verneområder er en viktig strategi. Etableringen av Nordvest-

Spitsbergen nasjonalpark i 1973 må sees i denne sammenhengen. Nasjonalparken dekker det nordvestlige hjørnet av Spitsbergen og har en utstrekning på ca. 3560 km².

Parken har et storslaget og forrevet landskap med rikt og variert plante- og dyreliv både til lands og til vanns. Her finnes et stort antall hekkekolonier for sjøfugl, og pattedyr som hvalross, rein og polarrev. En stor del av kulturminnene fra hvalfangsten på 1600-tallet befinner seg i parken, likeledes spor etter rus-siske og norske fangstfolk. Hovedformålet med parken er å bevare området villmarkspreget med det naturlige plante- og dyreliv, sikre den nære sammenhengen mellom kulturminner og naturmiljø, og gi mulighet til friluftsliv og opplevelse av unike miljøverdier.

Forskriften Vernebestemmelsene for Nordvest-Spitsbergen nasjonalpark m.fl. fra 1973 regulerer ferdsel og virksomhet i parken. Besøkende bør gjøre seg kjent med forskriften, slik at ferdsel og opphold i området skjer i samsvar med reglene. Det er meldeplikt for alle besøkende til Svalbards verneområder, jfr. Forskrift om turisme og annen reisevirksomhet på Svalbard. Gjeldende bestemmelser fås ved henvendelse til Sysselmannen.

Sysselmannen har ansvaret for forvaltningen av nasjonalparken. Informasjon er et viktig virkemiddel, likeledes oppsynstjeneste og overvåking av sårbare miljøkomponenter.

Nasjonalparken og tilhørende bestemmelser er nærmere omtalt i "Opplev Svalbard på naturens premisser", som fås hos Sysselmannen eller Svalbard Reiseliv.



"Smørenburg", eller "Spekkbyen", lå på denne odden lengst øst på Amsterdamøya. Dette var hovedbasen for hollendernes hvalfangst på Svalbard. Både hus-tufter og spekkkover er ennå tydelige.

Litteratur

- Arnesen, Odd., og Einar Lundborg *Italiatragedien paa nært hold*, Oslo 1928.
- Andrée, Salomon August *Förslag till Polarfärd med Luftballong*, framlagt for Kgl. Sv. Vetenskapsakademien 13.2.1895.
- Andrée, S.A., K. Fränkel og N. Strindberg *Med "Örnen" mot polen. Andrées polar-ekspedisjon 1897*, Oslo 1930.
- Arlov, Thor Bjørn *Svalbards historie*, Oslo 1996.
- Bengtson, Frans G. *Andréedramat. I: Silversköldarna: Essayer av Frans G. Bengtsson*, Stockholm 1951.
- Bomann-Larsen, Tor *Roald Amundsen. En biografi*, Oslo 1995.
- Capelotti, Pete J. *The Wellman Polar Airship Expeditions at Virgohamna, Danskøya, Svalbard. A Study in Aerospace Archeology*, Norsk Polarinstitutt, Meddelelser nr. 145, Oslo 1997.
- Cloffe, Carl *Med Andrée till Spetsbergen 1896. Ångbefälshavare Hugo Zachaus dagbok*. Andréemuseet/Båtdokgruppen, 1996.
- Conway, William Martin *No Man's Land. A History of Spitsbergen from its Discovery in 1596 to the Beginning of the Scientific Exploration of the Country*, London 1906.
- Frängsmyr, Carl *Från Danskön till Vitön. Samtidens syn på S.A. Andrée och hans polarfärd*. Upubl. AB-uupsats i idé- och lärdoms historia, Stockholm 1993.
- Hacquebord, L. og W. Vroom *Walvisvaart in de Goulden Eeuw. Opgravningen op Spitsbergen*. De Bataafsche Leeuw, Amsterdam 1988.
- Huntford, Roland *Fridtjof Nansen - mennesket bak myten*, Oslo 1996.
- Kjellström, Rolf *Polaräventyr*, Stockholm 1995.
- Liljequist, Gösta H. *High Latitudes. A History of Swedish Polar Travels and Research*, Stockholm 1993.
- Lundström, Sven *Andrées polarexpedition. Ett ödesdrama i text och bild*, Gränna 1990.
- Lundström, Sven *Vår position är ej synnerligen god". Andréexpeditionen i svart och hvitt*, Stockholm 1997.
- Nansen, Fridtjof *En ferd til Spitsbergen*, Kristiania 1920.
- Norsk Polarinstitutt *The Place-names of Svalbard*, Skrifter om Svalbard og ishavet Nr. 80 og 112, 1942. Norsk Polarinstitutt, nyopptrykk, Oslo 1991.
- Rossnes, Gustav *Norsk overvintringsfangst på Svalbard*, Norsk Polarinstitutt, Meddelelser nr. 127, Oslo 1993.
- Sundman, Per Olof *Ingen fruktan, intet hopp: Ett collage kring S.A. Andrée, hans följeslagare och hans polarexpedition*, Stockholm 1968.

Utgitt av Sysselmannen på Svalbard, Miljøvernavdelingen, i samarbeid med Svalbard Reiselivsrad. Takk til Andréemuseet og Norsk Luftfartsmuseum for utlånt billedmaterieill.

Redaktør: Hein Bjartmann Bjerck
 Tekst: Hein B. Bjerck (side 2-3, 6-23, 32-35) og Leif Johnny Johannessen (side 4-5, 24-31, 36).
 Design og grafisk utforming: Point of view Reklamebyrå.
 Foto forside: Flyfoto av Wellmans hangar, september 1998, H.B. Bjerck.
 Foto bakside: B. Elnan.
 Vignettfotos: H. B. Bjerck (s. 7, 8, 10, 13, 18, 24, 26, 27, 29, 34). V. Bakken (s.34). B. Elnan (s.7, 10), F. Arild (s.4).
 Kartutsnitt: Copyright Norsk Polarinstitutt.
 Trykk: norbye&konsepta as.

ISBN: 82-91850-04-6

Longyearbyen 2007, andre utgave.

