

Nordvestpassasjen



Ei moderne ferd i eit polarhistorisk landskap. Del 2



«Jeg elsker å seile og vil ikke bruke det opp.» Eg nynnar på Odd Børretzens «Sjømannsvisen». Vinden kjem skrått inn bakfrå, og sola varmar litt i andletet. Gløymde er dagar med stri motvind og trøytte bein. Eg seglar bakarst, men kan likevel sjå gjennom anorakkhettene til kompisane mine korleis dei smiler om kapp medan me susar over Collinsons halvøy på Victoriaøya.

Eg lèt blikket fare. Horisonten er uendeleg i dette flate landskapet, der den kvite snøen glid over i den lyse himmelen ein stad langt, langt der ute.

Me følgjer spora til Godfred Hansen og Peder Ristvedt. Dei to karane frå Amundsens ekspedisjon teikna landskapet inn på kartet då dei drog over denne halvøya i 1905. Eg står og ser og ser – og lèt meg imponere. Korleis greidde dei å gjere det så nøyaktig?

Jo, eg veit dei hadde sekstant. Men det skulle gjerast. Dei skulle stoppe og ta målingar. Og så skulle dei rekne ut posisjonane og teikne skissene. Her er lite å peile etter. Og kompasset hadde dei ikkje mykje hjelp i, så nær dei var den magnetiske nordpolen. Likevel har bukter og vikar, sund og øyar og ein og annan haug kome imponerande nøyaktig inn på kartet til Hansen.

For oss i GPS-generasjonen er det nærast uforståeleg, her me berre treng å gløtte ned på ein skjerm for å sjå kor me er og kor me skal. Ein liten boks i lomma inneheld alt – også ein digital versjon av kartet til Hansen.

Me nærmar oss kysten att, og landskapet stig noko. Hansens kart får kotar. Små

haugar som på avstand ser ut som store fjell i kontrast til den flate vidda. Dei har fått namn etter nokre damer han kjende: Johanne, Elisabeth, Ellen, Lilli Alice og Jutta. I dag er det ingen som veit kven dei var. Og dei står heller ikkje på noko moderne kart.

Vinden kjem framleis frisk bak oss, og me slørar i store bogar, «jeg elsker å seile og seiler så seint det går an» – Børretzen har sett seg på hjernen, og den langsame c-dursvalsen hans passar godt til stemninga i det me svingar ned på sjøisen inst i Albert Edward Bay.

PULKPROBLEM

Det er slutt på dei norske og danske stadnamna. No er me i landet til britane. Det er dei som har sett det tydelegaste stempellet på dette veldige øyriket.

Vinden aukar på, og sola slit med å kome gjennom det disige vêret. Eg hutrar her eg står, eller rettare heng, i trapesen som er festa i seglet. Eg krøllar fingrane saman inni dei tjukke vottane mine og prøver å klemme litt varme i dei; viftar med tærne i dei kalde slalåmskorne, ristar litt på beina og freistar på noko som minner om knebøy i fart. Eg er sliten av å fryse. Fleire og tretti minusgrader og kuling gjer at du aldri blir skikkeleg varm.

Snøfoket renn langs den islagde sjøen, som ei stri elv. Eg kjem til å tenkje på dei som har slite i desse omgjevnadene. Tanken blir plutselig så alvorleg, her me seglar sørover i Victoriastredet – ikkje langt frå der Franklins menn fortvila kjempa for å overleve. Me er trass i alt berre ute for å leike. Me nyttar vinden for å kome dit me ynskjer. For oss er han kjærkomen – sjølv om han er aldri så bitande. Men for mange har han berre vore nådelaus; ein fiende som til slutt tok livet deira.

Men dette historiske alvoret går raskt over i eit meir nærliggjande problem. Endå ein pulk har slått sprekkar. Den første rauk i møte med ein skarp stein. Men no ser me at fleire har fått skadar. Dei får hard medfart, liten tvil om det, her me fyk i 20–30 kilometer i timen over fokskavlar, isklumpar og ein og annan stein. Me valde slike plastpulkar fordi dei er lette og enkle å frakte med i bagasjen på flyreisa. Også

skulle dei etter reklamen og omkvedet tole mykje juling.

Men openbert ikkje nok. Og når dei først sprekk, er dei ikkje enkle å reparere. Me slår opp teltet, fyrer primus og klør oss i hovudet. Kva skal ein lappe bølgeplastikk med? Den første pulken fekk reserveskia me hadde med oss. På dei to neste brukar me opp det me har av skruar, skiver og ulike variantar av tape. Men me har to pulkar kvar; seks pulkar som trugar med å gå i oppløysing. Eg er irritert for at me valde denne typen. Burde me ikkje heller nytta glasfiber? Helst med ski under. Dei hadde nok tolt påkjenninga betre. Samstundes er plastpulkar velprøvde i polarområda. Kanskje har dei hatt ein dårleg dag på fabrikkken i Kina og produsert eit sekundaparti som me no slit med.

Me seglar forsiktig vidare. Sjømannsvisa er for lengst ute av øyra. Blikket er festa i bakken. Er det spor i snøen som tyder på nye sprekkar i pulkane? Dette kan umogleg halde heile vegen til Gjøahavn.

DEN SVENSKJE NATTERGALEN

Me seglar i land på Jenny Lind Island. I 1851 fann den skotske oppdagaren John Rae at denne relativt vesle øya ikkje var ein del av den svære Victoriaøya. Han ynskte å nytte denne oppdaginga til å ære

Det er slutt på dei norske og danske stadnamna. No er me i riket til britane.



Foto: Jan Fasting



Ganske lett, faktisk, å finne ein flat og fin leirplass på Victoriaøya. Foto: Vegard Ulvang



Me har med eit uvanleg stort bibliotek for ei sledeferd. Ulvang les Amundsen. Foto: Jan Fasting



Gode råd er dyre når pulken ser slik ut etter eit møte med ein skarp stein. Foto: Vegard Ulvang

den namngjetne operasjonsgaren Jenny Mari Lind (1820–1887), som på midten av 1800-talet var ein stor europeisk celebritet. Rett nok vart øya berre kalla Lind Island fram til 1946 – då kom også fornamnet på plass, slik at det uomtvisteleg peika mot *den svenske nattergalen*.

Frå 1950-åra er nok øya mest kjend for å huse ein stor radarstasjon som skulle følgje med på om sovjetiske atombomber var på veg over Nordpolen mot dei folketette områda i Amerika, den såkalla Distant Early Warning Line (DEW). Men i dag er denne stasjonen jamna med jorda – og alle kaldkrigsmiljøsyndene skal vere rydda opp etter vår tids standard. No pryder derimot ein ny og ubemannad radar det høgste punktet på øya, knappe 80 meter over havet.

Me slår opp teltet attmed minnesteinen frå den gamle DEW-stasjonen. Det er den kaldaste kvelden til no. Det kjennest i alle fall slik ut. Det har gått is i soveposane. Eg guarar meg til å fryse meg gjennom endå ei natt. Eg er likevel meir uroa for om pulkane vil halde turen. Me fyrer opp primusen, skjenkjer ein akevitt i glasa og kjenner at varmen kjem frå både utsida og innsida. Det var tid for å summere opp alternativa, sjølv om konklusjonen nok var trekt på førehand: Me skal ikkje snu på grunn av ei tarveleg blanding plastikk frå Kina!

Løysinga kjem frå Vegard. Han kan knapt kallast ein handyman, men han føreslår å lappe pulkane med skifellane me har med oss. Etter å ha smaka litt på den håplause ideen konkluderer Jan og eg med at det trass i alt er einaste alternativ. Resultatet etter mange timars syng med tynt tau hadde to openberre ulemper: Utan fellar forsvann moglegheita til å

gå på skia om det skulle bli vindstille. Samstundes vart pulkane useieleg tunge å dra på. Men viktigare: Dei ser ut til å halde!

VICTORIASTREDET

Det var altså 19. mai i 1845 at John Franklin seig ned Themsens med dei to krigsskipa HMS «Terror» og «Erebus». Om bord var 134 mann. «Terror» var bygd under napoleonskrigane, medan «Erebus» var sjøsett i 1826. Begge skipa hadde vore i Antarktis under leiing av James Clark Ross i byrjinga av 1840-åra. No var dei på veg for å vinne over ismassane i nord. Og vinne er rett uttrykk i denne samanhengen, for pådrivar til ekspedisjonen, den markante grunnleggjaren av Royal Geographical Society, Sir John Barrow, førestilte seg isen som ein fiende som den britiske marinen skulle overvinne.

Men Barrow hadde ikkje berre hausta applaus i London for ekspedisjonsplanane sine. Mange meinte at det ikkje lenger var naudsynt å utforske denne delen av verda. Heilt sidan tampen på 1400-talet hadde europeiske sjøfartsnasjonar forsøkt å finne ei nordleg rute til Asia, og i 1743 hadde det britiske admiralitetet lova 20.000 pund til han som fann denne snarvegen. Barrow hadde argumentert sterkt for at britane skulle nytte den arbeidsledige flåten sin etter napoleonskrigane til å utforske Nordvestpassasjen, og det hadde gitt resultat. Frå 1818–33 hadde Edward Parry og John Ross leidd fleire ekspedisjonar som fekk kartlagt store delar av passasjen. Dei hadde samstundes erkjent kor uframkommelege desse farvatna var – slik at det i 1830-åra var få som trudde at Nordvestpassasjen nokon gong kunne bli ein lønsam handelsveg til Austen.

Like fullt, hevda Barrow, «kunnskap er makt» – det var viktig å markere styrke og fullføre den lina Parry, Ross og Cook hadde trekt. Britane måtte ikkje tape terreng til russarane – som viste større og større interesse for dei nordlege farvatna. Og dei eigde trass i alt Alaska på dette tidspunktet.

MYSTERIET

Franklin var ein røynd arktisfarar, som både i 1819 og 1825 hadde leidd ekspedisjonar over land i Nord-Canada. Men i 1845 var han, trass i alt, med sine 59 år vorten ein vaksen kar. For Barrow var han likevel rette mannen til å leie den polar-ekspedisjonen som endeleg skulle finne vegen mellom Atlanterhavet og Stillehavet. Under seg i kommandorekkjefølgja hadde Franklin ein mann som nyleg hadde kome heim frå Antarktis med «Terror» og «Erebus», Francis Crozier.

Den første overvintringa fekk ekspedisjonen i Lancastersundet. Den neste vinteren vart dei to kraftige krigsskipa skrudd fast i isen ein stad i Victoriastredet. Og frå då gjekk det meste forferdeleg gale. Franklin sjølv døydd denne vinteren, saman med 23 andre menn. Våren 1848 forlét Crozier dei fastfrosne skipa i eit forsøk på å berge dei 104 attlevande karane.

Det var framleis ingen i omverda som visste om dramaet som utspann seg på om

lag 70 grader nord. Men etter kvart vart ein i London meir og meir uroa for at dei enno ikkje hadde høyrte frå ekspedisjonen. Snart var tidenes største leiteaksjon i gang.

Me hadde segla så langt sørover i Victoriastredet som me meinte var naudsynt. Ismassane er veldige i dette sundet, men dei roar seg noko sørover mot Dronning Maud-bukta. Å døme etter satellittbiletta me hadde med oss, burde det vere mogleg å kome over. I alle fall såg det slik ut med lekmannsauga våre. Og så visste me at folk før oss hadde kryssa sundet på denne staden, i nyare tid – og me fylgde jo framleis spora til Godfred Hansen og Peder Ristvedt frå 1905.

Sikta var ikkje meir enn ho måtte vere då me braut leir ved Jenny Lind Island. Dei minste segla vart funne fram. Det kom til å bli ein røff seilas, men no skulle Victoriastredet til pers.

Optimismen varde heile den første dagen. Heilt til me seglar inn i tussmørket. Det er isbjørnspor overalt. Iskossane blir høgare og høgare rundt oss. Vegen vidare smalare og smalare. Vinden løyer. Til slutt fell segla ned over ein mur av skruis.

HARALD DAG JØLLE

Harald Dag Jølle er historikar og forskar ved Norsk Polarinstitutt og fast skribent Dag og Tid.