

Nordvestpassasjen

Ei moderne ferd i eit polarhistorisk landskap. Del 1

Me er tre karar som er ute på langtur. Me er røynde pulk-trekkjarar som har drege våre lass både i nord og sør, men har no fått opp auga for ein annan måte å reise på. Ein lettare og meir elegant måte, synest me – her me flyg over dei endelausa flyene på verdas åttande største øy. Nord-Canada er ein perfekt plass for slik ferdsel. Du kan flyge til ein av dei små tettstadene som ligg spreidde utover øyriket og segle til neste stad – eller staden etter det. Det blæs i hovudsak frå nordvest – så det er berre å rette skituppane austover og heise seglet.

Det er også ein annan grunn til at me har kome. Få plassar samlar så mykje polarhistorie. «Da det gik op for Europas sjømænd at nylandene i vest ikke var Asien», skreiv Fridtjof Nansen i sitt lærde verk *Nord i taakeheimen*, starta ei intens jakt på å finne ei nordleg rute til rikdomskjeldene i India og Kina: «Nordvestpassagens problem var stillet.» I fleire hundre år sleit dei store sjøfartsmaktene med denne snarvegen til Austen. Ofte vart resultatet forlis og undergang. Som Roald Amundsen formulerte det i 1907: «Omseilingen av Nordamerikas fastland har været den opgave i polarforskningen, som uten sammenligning har beskæftiget menneskeheten sterkest. Og paa dens løsning har der været ofret flere liv og større værdier end paa nogen anden.»

I området rundt Kong Williams Land og Victoriaøya er mykje lidingar samla på ein stad: endelausa og desperate kampar for å nå sørover – til varmen og fast busetjing. I Nansens prosa: «de stuper som de går, blir alle liggende, en efter en, og merker veien med sine lik». Framleis blir det leita under drivisen for å finne løysinga på ei av dei største gåtene i polarhistoria: Kva skjedde med Franklins ekspedisjon på midten av 1800-talet, då 130 menn aldri kom heim?

Og det var nettopp her i desse farvatna at ei lita skute, bygd i Hardanger, med ein 13 hestekrefters petroleumsmotor og sju menn om bord, navigerte seg gjennom iskossen frå 1903–06. Amundsen kunne med «Gjøa» setje punktum for ein firehundreårs kamp om Nordvestpassasjen. Ei sjørute som då for lengst hadde mista si interesse som kommersiell lønsam seglingslei. I alle fall inntil klimaendringane har fått

Det er nådeløst. Kulingen riv i kroppen, og kulda pressar seg inn gjennom alle lag med moderne klede. Eg hadde ikkje førestelt meg at det skulle vere så forrykande. Det er april, og i mitt stille sinn hadde eg trudd at våren skulle vere på veg. Men ikkje her, midt inne på Victoriaøya i canadisk Arktis.



store verknader enn det me føler dei har fått til no – her me slit med å setje opp teltet i 35 minusgrader og kuling.

CAMBRIDGE BAY

Eg er på tur med Vegard Ulvang og Jan Fasting. Ulvang er tidlegare konkurranse-skilaupar og noverande langrennspolitkar. Han er ein røynd ekspedisjonsmann som har klatra høge fjell og vore på Sørpø-

len. Han er framleis i skamløst god form, nerdeaktig interessert i kart og grunnleggjande nysgjerrig på dei som har vore i desse stroka før oss. Fasting er seglar og båtkar, oppfinnar og hotelldirektør – som i heile sitt vaksne liv har levd av å ta folk med ut i naturen, i mange himmelstrøk. Mellom anna hadde han lenge ansvaret for innhaldet i det populære TV-programmet «71° nord». Han fryser knapt på fingrane og er den perfekte teltkompisen som ordnar og fiksar det meste.

Me flyg til Cambridge Bay, som er regionsentret i Kitikmeot, ein av dei tre regionane i Nunavut, Canadas nyaste, nordlegaste, største og minst folkerike territorium, der inuittane i 1999 fekk sjølvstyre. I heile territoriet er det registrert 31.906 busette sjeler på eit område som er nesten fem gonger større enn kongeriket Noreg, inkludert Svalbard og Jan Mayen. Og for å setje folketettleiken ytterlegare i perspektiv: Regionen Kitikmeot, der me er på tur, er åleine langt større enn Noreg i utstrekning, og her bur det ikkje meir enn om lag 5300 menneske.

I tettstaden Cambridge Bay luktar det av ein viss optimisme. Her byggjer dei eit nytt høgarktisk forskingssenter, i fleirehundremillionærsklassen, med ambisjonar om opp mot femti heiltids- og deltidstilsette. Vyane er at ein her skal undersø-

kje verknader av klimaendringane frå no og fram til år 2100.

«MAUD»

Samstundes mistar Cambridge Bay eit forskingsfartøy. Rett nok er det lite som minner om at ho ei gong var ei stolt polar-skute, men «Maud» var Amundsens eigenbygde forsøk på å nå Nordpolen sjøvegen. «Det herligste fartøy som nogen gang har bauet et flak», skreiv filosof Petter Wessel Zapffe om skuta som skulle ta opp arven etter «Fram» og utforske Polhavet. Zapffe vart overttydd om stordomen til skuta då han vitja ho i Tromsø på vegen hennar nordover i 1918. Men ekspedisjonen vart ingen suksess. Etter sju år hadde «Maud» framleis ikkje kome inn i det sentrale Polhavet. Rett nok vart ekspedisjonen nyttig for vitskapen og eit springbrett for Harald Ulrik Sverdrups enorme forskarkarriere. Men for Amundsen vart «Maud» ei hengjemyr, også økonomisk. Hudson's Bay Company kjøpte skuta i 1925 frå Amundsens konkursbu og døypte ho «Baymaud». Først gjekk ho som transportskip i Nord-Amerika, før skuta vart liggjande djupare og djupare i vatnet i Cambridge Bay. Til slutt var det berre nokre restar av skutetida som stakk opp av sjøen – og som no ligg som ein symbolsk kontrast til den gongen ein ung Amundsen segla stolt forbi ute i



Det vart tungt i høgrefoten å segle på kryss dag etter dag i sterk vind. Ganske kaldt også. Foto: Vegard Ulvang



Foto: Vegard Ulvang

sundet her med «Gjøa» i 1905 – og skreiv namnet sitt inn i saga om Nordvestpassasjen med store bokstavar.

«Kjem de for å hente skuta?» spør folk oss når dei skjønar me er frå Noreg. Dei har i fleire år hatt nordmenn i byen som jobbar med å heve vraket. Prosjektet Maud Returns Home vil frakte polarskuta til Volen i Asker, der ho vart bygd og sjøsett i 1917. Me spør kva dei tykkjer om å miste ein polar attraksjon. Nokon brummar litt, men dei fleste trekkjer på skuldrene. Dei lurar mest på kor mykje pengar me har i Noreg, som kan bruke dei på å frakte gamle plankebitar rundt halve kloden.

HAAKON VII KYST

Det er eigentleg Vegards skuld at me er på veg nordover på Victoriaøya, sjølv om eg som polarhistorikar burde ha kome på ideen. Det enklaste vegvalet hadde vore å følgje sjøisen austover; det er vinterferdsvegen som har vore nytta i tusenvis av år. Men under planlegginga av turen vår, då me fylte stovegolvet med canadiske kart, såg Vegard plutsleg ei rekkje med kjende namn på dei austlegaste kartblada frå Victoriaøya: Cape Nansen, Cape Geelmuyden, Torup Point, Cape Stang, Cape Nygaard, Cape Michelsen, Falsen Island osv. «Hit må me reise», var Vegards fyrste reaksjon. Interesse vart ikkje mindre



DEI SOM ER MED: Harald Dag Jølle



Jan Fasting



Vegard Ulvang

då me byrja å studere ferda til dei to som hadde sett alle desse namna på kartet.

Då Amundsen starta på Nordvestpassasjen var det meste av det enorme øyriket i Nord-Canada utforska. Men nordaustkysten av Victoriaøya stod att som ein kvit flekk, bokstaveleg tala, her han ligg i isfylte Mc Clintock-kanalen, som vender opp mot Polhavet. Heller ikkje inuittane hadde funne denne kysten særleg leveleg. Amundsen sende to av mennene sine på oppdagingsferd. Godfred Hansen var dansk marineoffiser og nestkommanderande om bord på «Gjøa» med ansvar for å navigere, for dei astronomiske studiane og geologisk kartlegging. Peder Ristvedt frå Numedal var førstestemaskinist om bord, han var smed, hadde ansvar for hundane og var ein framifrå jeger. I april 1905 lasta dei sledane og starta på den lange turen nordvestover.

Dei kom ikkje heilt til nordpynten av Victoriaøya, som tidlegare hadde vore utforska frå vest; men snudde då sumaren kom faretrugande fort i slutten av mai, og dei frykta at snøen skulle forsvinne under sledemeiane. Like fullt hadde dei utforska ein anstendig bit nytt land som dei kalla Kong Haakon VII Kyst. Det vil seie, dei kalla han neppe det då dei sleit nordover våren 1905. Då fanst endå ingen Haakon VII. Og det var heller ingen av karane i Nordvestpassasjen som visste kva politiske omveltningar som gjekk føre seg i heimlandet. Det er i alle høve eit interessant stykke norsk namnehistorie som står att etter dei, som seier ein heil del om kven som spela ei rolle for norsk polarvitenskap rundt hundreårsskiftet.

Men viktigare for oss feltstadnamngranskarar; i alt det nøyaktige kartleggingsarbeidet til Godfred Hansen, trur eg at han juksa litt. Kartet stemmer ikkje heilt med notisbøkene. På staden dei snudde, bygde dei ein varde, der dei la ned ei melding: «Til dette Punkt naaede et Slædeparti fra den norske Gjøa-expedition den 26de Maj 1905 og døbte det Kap Nansen.» Men eg trur at denne varden ligg på det Hansen kom til å kalle Kap Kronprins Olav då han teikna det endelege kartet sitt. Den vesle kronprinsen i landet måtte sjølv sagt også få ein stad kalla opp etter seg – og dette problemet kan Hansen ha løyst ved å flytte Kap Nansen nordover til ein odde dei aldri



Det er ikkje mykje att av Amundsens stolte skute «Maud», og restane er snart på veg heim til Noreg. Foto: Vegard Ulvang

nådde, men som dei hadde sett – og peila – nordanfor staden dei snudde.

Eg innrømmer at dette ikkje er eit stort spørsmål for historievitskapen, men dersom me fann varden, og meldinga dei la inn i han for 111 år sidan, kunne me kanskje føre inn ein ørlite fotnote i Nordvestpassasjens historie – og funne kvar Kap Nansen eigentleg høyrer heime. Men for stadnamnet *Kap Kronprins Olav* ville det ikkje fått nokon kartografiske konsekvensar. Dei kongelege namna frå 1905 vart aldri godtekne i Canada – og står ikkje på noko moderne kart.

ISKALDT FRÅ NORDVEST

«Dette er en sørgelig Kyst», skreiv Godfred Hansen i dagboka si. «Gold og lav stikker den op af et isbundet Hav. NV-stormene driver Ishavs Kulde og væde ned langs den og gør den sikkert lidet hyggelig selv ved Sommertide.» Me nådde denne kysten etter seks dagars segling, og det er ikkje vanskeleg å skjønne kva Hansen snakka om. Her er ikkje mykje å søkje ly bak. Her er knapt noko landskap å feste auga på. Drivbelte stangar mot stranda som ei festning mot omverda. Og den sterke vinden kjem no,

som då, iskald frå nordvest. Varden på Kap Nansen verka ufatteleg langt unna.

Fordelen med å vere skiseglar er at ein kan reise langt og fort, med mykje bagasje i pulkane. Ulempa er at ein er avhengig av vind – og av kva retning han kjem frå. Ein kan krysse noko, men det blir ein lang tur med mykje att og fram om ein skal reise imot vinden. Då går det fortare å gå. Men når ein er ute på segletur, er ein eigentleg lite rigga for å gå – med alpinski, eller randoneeski, på beina og mykje tungt utstyr på slep. Me visste før me starta at det ville bli vanskeleg å kome så langt nord som til Kap Nansen, men hadde likevel eit håp om at vinden ein og annan dag skulle kome frå ein annan kant. Hadde me til dømes starta to dagar tidlegare, hadde me fått vestavêr og greidd dei 20 mila ekstra. Men no stod me her og speida mot vinden, kalde og slitne – og meir og meir innforstått med at me aldri kom til å få det svaret som moglegvis ligg i ein varde på 72 grader nord. Me sjekka e-posten over iridiumbandet endå ei gong. Men meldinga var framleis den same: sterk vind frå nordvest så langt yr.no kunne spå.

Som historikar var det eit nederlag, eg innrømmer det, å la spørsmåla liggje att til andre eventyrlystne. Men turmannen og skiseglaren i meg jubla, eg innrømmer det òg. No fekk me vinden akter for tvers, som det heiter på seglarspråket. Me hadde dagar føre oss med god medvindmelding. Og ikkje minst: sola i andletet.

Det fanst berre éi mørk sky på himmelen, skjønna me like før me forlét Haakon VII kyst, som kunne øydeleggje heile turen: Pulkane byrja å slå sprekkar og gå i oppløysing.

HARALD DAG JØLLE

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

«Omseilingen av Nordamerikas fastland har været den opgave i polarforskningen, som uten sammenligning har beskæftiget menneskeheden sterkest.»

Roald Amundsen 1907

