

ISFLAKET

Polarmagasin frå Ishavsmuseet. Nr. 2– 2016 18. årgang kr. 80,-



Leiar:

Ishavsmuseets Venneforeining får stadig fleire medlemar, og dermed er det også stadig fleire som les Isflaket. Isflaket får du som ein del av støttekontingenten i foreininga.

For Ishavsmuseet er viktigaste oppgåva å formidle historia som vi tek vare på. Gjennom Isflaket vert det kvart år formidla mykje polarhistorie, nytt og gammalt.

Isflaket er inne i sin 18. årgang, og berre siste 10 åra har Isflaket kome ut med til saman om lag 2.000 sider.

Isflaket har i alle år hatt, og har, mange som skriv artiklar til bladet. Utan alle desse kunne ikkje bladet ha produsert så mange sider kvart år.

For ei tid tilbake var det ein kar som spurte meg om det ikkje snart var tomt for stoff å skrive om. Med så mykje spanande, dramatisk og viktig norsk polarhistorie, selfangst historie og overvintringshistorie trur eg ikkje det skal vere fare for å gå tom med det første.

I denne andre utgåva av Isflaket 2016 har ishavsskipper Bjørne Kvernmo skrive rapport om årets fangst i Vesterisen. Kvernmo var på fangst i år med skuta «Havsel», og også i år var han åleine skute på feltet. Lasten med skinn og spekk vart levert ved Polargodt i Tjørvåg. Korleis årets fangst gjekk kan du lese om i bladet.

Vi går også godt å vel 100 år attende i tid i spalta Frå arkivet som denne gong har med eit utdrag av dagboka til Knut B. Brandal om ein tur til Vesterisen i 1914.

Ragnar Thorseth bidreg med del to av artikkelserien om turen med «Santho» til Jan Mayen og Grønland. I denne utgåva fortel han om topptur på Beerenberg.

Jens Peder Brandal har vore på tur til Vartdal og snakka med Jon Øye som har blada i minneboka og fortel om selfangst i Sørishavet og arbeid i land på kvalstasjonen i Grytviken. Det vart ei både dramatisk og alvorleg historie.

Vi får også i denne utgåva følge framgangen med restaureringa av «Polarstar», og kan lese intervju med prosjektleiar Marek Wisniewski. Som vi kan lese i denne rapporten er det eit enormt stort arbeid som går føre seg ved det polske verftet. Vi kan alle glede oss til at skuta kjem heim til sommaren 2017.

Andreas Ringstad har forfatta ein svært så fyldig artikkel om Sir Ernest Shackleton og hans ekspedisjonar. Ringstad skulle vere kjent for lesarane av Isflaket for fleire artiklar opp gjennom åra, og også ei periode som redaktør for bladet.

Isflaket har også med referat frå to av polarkveldane som var ved museet i vår.

I spalta Nytt frå Ishavsmuseet får vi lese at det har vore svært godt besøk ved museet så langt i år, og om fleire nye prosjekt som har vore utført ved museet siste tida. Dugnadsgjengen er stadig aktive, og i 2015 vart det nedlagt over 2500 dugnadstimar ved museet.

Vi takkar alle for interessante historier til denne utgåva av Isflaket. Set du på ei historie du kan tenke deg å dele med lesarane av bladet, tek vi gjerne i mot bidrag.

Hald deg oppdatert på komande arrangement og nytt frå Ishavsmuseet på vår heimeside www.ishavsmuseet.no og facebook www.facebook.com/aarvak der det til ei kvar tid kjem nye innlegg.

Det vil kome mykje spanande arrangement på Ishavsmuseet også utover hausten og vinteren. Først er avdukinga av statuen av Peter S. Brandal laurdag 3. september kl. 15.00.

Fredag 16. september kl. 19.00 er det klart for haustens første polarkveld med John Giæver, film og foredrag frå ekspedisjon til søraust-Grønland i 2013.

God sommar til alle. Husk å legg turen innom eit museum i sommar.

Med polare helsingar frå Brandal 15. juni 2016

Webjørn Landmark
Redaktør.

Dei enkle tinga

Ofte er det slik at ein kjem langt i livet om ein hugsar dei grunnleggande, enkle tinga. Det er denne historia ei påminning om. Historia handlar om ein respektert og kjend skipper som var ute for mange dramatiske hendingar på havet. Men han hadde alltid kome heilskinna gjennom og berga båt og mannskap. Og folka som var med han, la merkje til at alltid når han skulle ta ei viktig avgjerd, så tok han fram lommeuret, opna det og las ettertenksomt det som stod inngravert i loket på uret. Ingen visste kva som stod der, men alle lurte fælt på kva det var.

Så kom tida då skipperen gammal og mett av dage skulle forlate denne verda. Straks han anda ut, heiv dei seg over uret hans som låg på nattbordet og las det som stod skrive i loket: «Styrbord er lik høgrefløy. Babord er lik venstre».



Meir fart.

Aarvak med den kjende skipperen Hau-Johan var på veg nordover frå Bergen til Sunnmøre og Brandal. Skuta hadde lita maskin og var kjend for å gjere lita fart. Der er mange historier om det. Då dei var komne nord på Hjeltefjorden eit stykke, merka dei at skuta la seg over til styrbord. Etter ei stund kom bestmannen opp i rorhuset, men fann ikkje Hau-Johan med det same. Han sat bak i bestikken på ein stol. Han spurde Johan om kva det var som gjorde at skuta la seg slik over til styrbord. Johan svara at det var ei prame som hadde lagt seg under notbåten for ei stund sidan – det hadde skjedd då ein slepebåt skulle passere - men han hadde ikkje gjort noko meir med det då skuta såg ut til å ha fått meir fart!

Lempe draft.

Det var ein gong fraktebåten Brandaling kom inn Breisundet. Den kjende ishavsskipperen Moldskred-Sverre stod til rors. Han var kjend for å vere svært slagferdig; han var også ein glimrande forteljar. Då dei la til kai i Brandal kom der ein kar og sa at han syntest at båten gjorde så god fart. Då sa Moldskred-Sverre stolt: - Ja, den gjer så god fart at eg må ha med meg to mann for å lempe draft når oss gjeng på kysten!.

Innhald

Selfangst i Vesterisen 2016	side 4
Sjøbein på Beerenberg	side 11
Jon Øye blar i minneboka	side 17
Polarkveld med Stein Ørnhøi	side 26
Nytt frå Ishavsmuseet	side 27
Rapport frå Polarstar	side 30
Vesterisen 1914	side 35
I luftputebåt over Nordpolen	side 39
Sir Ernest Shackleton	side 41

ISFLAKET

Polarmagasinet utgitt av Ishavsmuseet og Ishavsmuseets Venner.

Adresse: Ishavsmuseet, Brandalsvegen 28, 6062 Brandal

Tlf. resepsjon 700 92 004 Tlf. kontor 700 92 900, mob 95 11 76 44

Redaksjon: Webjørn Landmark, redaktør webjorn@ishavsmuseet.no

Opplag 800. Årskontingent / abonnement kr. 300,- fritt tilsendt. Bedrifter kr. 750,-

www.ishavsmuseet.no

www.ishavsvenner.net

www.facebook.no/aarvak

Forsidefoto: «Arctic Enduver». Foto: Johan Petter Holtet

ISSN 1891-9480

Selfangst i Vestisen 2016

Av Bjørne Kvernmo, Alta

Alle foto forf.

Korsfjord i Altafjorden, søndag 3. april 2016 kl 0015. Avgang for Vestisen. Hele uka hadde Havsel ligget ved kai i Alta for klargjøring og proviantering. De fleste av mannskapet måtte gjennomføre det obligatoriske selfangst-kurset, og kjørte til Tromsø den ene dagen og returnerte seint neste kveld, dette skjedde onsdag og torsdag.

Mannskap var ni mann inkludert inspektør pluss ei kokke. Det var kanskje i minste laget dersom vi kom i storfangst, men ellers folk nok dersom det ble å bakke på været sånn som fjoråret og lete og vente ellers.

Kl 06-08 fiskestopp på Lopp havet.

Onsdag 6. april:

Kapp Nord (Jan Mayen) i 180 grader, 5,6 n mil av kl 0050 onsdag 6 april. Været var norlig lett bris, klart/lettskyet med minus 1, sjøtemperatur +2,9, barometeret viste 1021 hp.

Kl 2200 Møtte vi iskanten i pos N71:57 W17:03 Seig langs med kanten og observerte noen klappmyssdyr på isen.

Nå hadde tåka lagt seg, det var stille, minus 2 grader i lufta. Denne rapporten sendte jeg neste dag til Altaposten:

- «Havsel kom til isen i går kveld etter den roligste overfarta jeg har vært med på. Under fire døgn fra Korsfjord til isen ca 100 n mil fra Grønlands kyst. Og varmt, plussgrader heile vegen også her i iskanten. Resultatet er tåke, men noen dyr har vi da sett, blant annet et par enslige hunner med stor kvitunge. Hannene var også der i vannet. Nå siger vi nordover langs iskanten med håp om å komme nord for tåka da et høytrykk lengre nord skulle gi nordlig vind og dermed klar sikt. Noen klappmyssdyr har vi også sett, så her er liv.

Ellers så har vi det veldig bra om bord, hilsen Bjørne og gjengen på Havsel».

Torsdag 7. april. Kl 17: Nesten stille, dønningssmult, lettskyet, +3 grader, barometer viste 1028, sjøtemp. 0,6C Pos N 72:25 W16:27 Siger nordaustover hele dagen, lite å se.



Noen dyr har vi da sett, blant annet et par enslige hunner med stor kvitunge

Kl 1930 Stoppet i åpent vann.

Fredag 8. april.

Snudde og siger sydover langs kanten da det virket helt livlaust nordover, dagens fangst 1 voksen sel.

Pos Kl 22 N 71:34 W17:46.

Søndag 10. april

Pos N 70:33 W 18:13 Kl 1100

Begynner å finne enkelt dyr, forlatte og ikke forlatte kvitunger og blueback.



Et område med ikke forlatte dyr gikk vi rett forbi. Utover ettermiddagen fant vi voksne dyr. Dagens fangst 69 dyr.

Mandag 11. april kl 08. Pos N 70:15 W17:06
Satte ut fangstbåtene, men de funkete ikke.
Kl 20-22 plukket enkeltdyr i ri strimmel, brukbart plukk. Dagens fangst 78 dyr, derav 20 voksne. Været var stille, overskyet, minus 3, barometer viste 1040 hp.

Tirsdag 12. april siger vi fortsatt sydvestover og fant spredt med voksne dyr i en odde, enkelte årsunger.

Dagens fangst ble bare 28 dyr. Om kvelden stråkant hele vegen. Kl 23 Pos N 69:38 W 19:29.

Da var vi kommet omtrent hvor vi fant lurv og svartbak og enkelte svartunger i forrige sesong.

Da kom vi nordfra som i år og lette sydvestover og begynte å finne unger fra årets kasting rett syd for 69N.

Da fikk vi en kort dag med fangst før værmeldinga jaget oss til lands. Et brutalt lavtrykk med nordaustkuling opptil 40 sekund-meter med sentrum i iskanten hvor vi befant oss var ikke

noe å utfordre, så kursen ble da satt rett mot Isafjord.

Og da vi tre dager seinere kom ut til isen rett nordvest av Isafjord, var samme isen med ungene drevet dit. Dette ga en klar indikasjon på hvor hurtig driften i isen er. Og da dønningen la seg, fikk vi noen brukbare dager med tusen

lurv/svartbak på tre dager. Men da begynte det å komme dønning og vind fra syd inn gjennom isen samtidig som strøm fra nord presset isen sammen, og det var bare å rømme ut i åpent vann mens båten ennå var laus og vi klarte å presse oss frem.

Og dyrene likte seg heller ikke og gikk i vannet. I fem døgn ble vi da liggende ute i åpent vann å bakke på været, et par av dagene regnet det.

Men endelig 23. april begynte vi å finne dyr igjen da dønningen la seg mer og mer, og dagen



Vestisen 2016 fra tønna på Havsel



etter fikk vi også en brukbar dag med over fire hundre dyr til sammen på de to dagene.

Men den 25. april i fjor gikk vi inn til Isafjord om natta med en mann som plagdes med oppsvulmet hand. Legene på land som vi hadde kontinuerlig kontakt med dagene i forveien rådet oss til å få mannen til behandling på sykehus.

Medisin som vi gav han etter legenes råd virket ikke godt nok, og spesielt når det ble snakk om at dette kunne være såkalt spekkfinger, bredte usikkerheten seg. Resultatet ble i hvert fall at mannen ble kjørt til sykehuset i Reykjavik til behandling før han ble utskrevet som frisk.

Men vi tapte minst en god fangstdag og kom litt ut av det da vi fant bare glissent med dyr da vi var tilbake. Det var fjoråret, da var det i hvert fall årsunger å finne, men forholdene vanskeliggjorde fangsten. 2227 dyr totalt ble resultatet for 2015, et heller dårlig resultat.

Men hvor var årsungene i 2016? Så langt hadde vi kun funnet et begrenset antall sent kastede dyr

som normalt hadde lite med hovedkastet i mars å gjøre.



Seglingsrute til 12. april.

Og isforholdene i år var ikke noe bedre enn i fjor, heller tvert imot. Ei tynn strimle på iskartet langs Grønlandskysten utover vinteren fra desember, men i februar kunne det se litt mer optimistisk ut med nyfrosset is som sakte kom drivende nordfra og utvidet seg.



Skin til avkjøling på dekk.

Den smale strimmelen var blitt mye bredere og isen nærmet seg området hvor grønlandsselhunnene og klappmysshunnene tradisjonelt har født ungene.

Og i begynnelsen av mars og utover var et større område rundt 72 N dekket med is. Hadde grønlandsselhunnene født ungene på denne isen som var så svak og nyfrosset?

Alt tyder på det.

Ble isen brutt opp av uvær i de ytterst viktige døgnene rett etter kastingen da ungene ikke var utviklet nok til å overleve hvis de havnet i vannet?

Da må ungene ligge i fred og vokse på isen, avhengig av stadig tilgang av den livgivende morsmelken inntil de har fått spekklag og ellers vokst og utviklet seg til å klare seg selv.

Dette krever at ungene av grønlandssel kan ligge nærmere to uker sammen med mor-selen, før denne forlater ungen.

Var det skjedd i år at stormens bølger hadde sendt dønning inn gjennom og brukket opp den nyfrosne og tandre isen hvor de nyfødte ungene lå, med det resultat at de var blitt skyllet i vannet mellom isflakene og omkommet?

Hvor mange av de kanskje 80-100 000 ungene som ble født i 2016 omkom som følge av uvær langs iskanten i siste halvdel av mars? Og hvor mange overlevde? Og hvor langt hadde de drevet siden kastingen?

Erfaringa fra fjoråret tilsa at det var bare å fortsette å leite sydvestover langs iskanten.

Onsdag 13 april 2016 kl 08 var vi i pos N 69:43 og W19:30 Ssv bris, minus 1, sjø minus 0,05C, overskyet, disig.

Leitet hele dagen sydvestover, bare stråkant og livlaust. Om kvelden fant vi en del dyr i en odde og fikk et

50 talls gammelhund.

Og torsdag 14. april fortsatte vi langs kanten sydvestover og var om kvelden kommet i posisjon N68:10 og W23:08 hvor vi stoppet i åpent vann kl 23 med dagens fangst voksne 32 dyr.

Fredag 15. april sendte jeg følgende artikkel til avisa hjemme.

«Vestisen blir smalere for hvert år, og de mektige Grønlandsfjellene dekket en betydelig del av horisonten i går morges da vi startet opp. I vindstille seig isflakene fra hverandre og dannet naturens eget mønster, badet i morgensol.

Fuglelivet med et betydelig innslag av havhest men også den sjeldne ismåken, blant fangstfolk kalt isrype, dannet rene morgenidyll. Men lite sel å se, og letingen fortsetter langs iskanten sydvestover.

Bare spredte flokker og enkeltdyr av voksne grønlandssel er å se. Ansamling av årsunger i forbindelse med kastingen har vi ikke funnet enda, bare spredte enkeltdyr av seint kastede lengere nord.

Den endrete is-situasjonen som følge av betydelig høyere temperatur i både luft og sjø, gjør at iskanten ligger nærmere Grønlandskysten og dermed i sterkere sydvest-lig strøm. Og isen som dyrene ble født på driver døgnet rundt med ei viss fart og nærmer seg Island.

Og vi leiter samme vegen, i morges passerte vi 68N og 23W.

Litt fangst har vi hatt hver dag og gjengen har fått øvd seg på de forskjellige håndgrepene og utøvelse av fangsten.

Skytter og spretter har vært på isen en ettermiddag og fangstbåten har vært ute å jaktet, men det meste av fangsten har foregått fra skuta. Været har vært overraskende bra, men i dag med sydlig frisk bris og noe motsjø er faktisk så langt den mest turbulente dagen. Men værmeldingene fremover er gode, og vi tror på gode fangstdager.

Ellers har vi det veldig bra og det meste fungerer som planlagt».

I fangstdagboka er notert for samme dagen: «Livlaust, tåke på ettermiddagen. Går mot Isafjord.»

De gode værmeldingene ble brått endret, og med utsikter til nordaust kuling hele helga og tåka som la seg, bestemte vi oss for å bare gå rett til lands da vi var bare 12-15 timer seilas fra Isafjord. Og lørdag 16. april kl 09 klappet vi til kai.

Mandag var uværet over og vi satte kursen nordvest mot isen igjen, og natt til tirsdag la vi bi en mil fra en odde i isen som strakte seg nw-sø. Været var sv-lig frisk bris og lettskyet, barometer viste 1028hp og minus 1 i lufta og +0,85 i sjøen. Pos: N67:36 W25:06

Notert i fangstdagboka 19. april: «Spredte hold av brunsel/gammelhund. Tung avvasket is og skumle forhold.» dagens fangst 10 lurv, 70 brunsel og 36 gammelhund.

De neste ti dagene rotet vi rundt i området mellom Island og Grønland og måtte bare konstatere det faktum at vi fant ingen ansamling av selunger. Som nå skulle være blitt svartunger.

Den 25. april var dagens fangst 78 svartunger som den beste dagen, da var det «fint vær, lite dyr». Det virket hele tiden som om vi var på feil plass.

Men spor av isbjørn var det over alt selv om bamsen ikke var å se. Noen ganger var vi nok temmelig nært, ferske spor sa sitt.



Havsel sin seilas på leiting langs iskanten og inn til Island.



påfølgende nordaustkuling i isen hvor vi var og dermed dønning, gjorde forholdene for fortsatt fangst lite aktuelle. Alternativet var å gå inn til Island å vente, den årlige skifestivalen på lørdag hadde vi rukket fint.

I stedet valgte vi å sette kurs hjemover da hele uka ville være preget av det samme lavtrykket og vedvarende

nordaustkuling.

Men det virket som om isbjørnen også hadde streift over store områder og leitet etter mat. Både voksne dyr med enorme fotavtrykk, mindre og enslige dyr og binner med både en og to unger.

Og da vi fant ansamling av voksen grønlandssel i fangstbar is, da startet vi plukkfangst med skuta, og det ble ca 500 dyr på tre dager. For det meste brunsel, skutt fra baugen på skuta.



Fangst fra båt.

I dette området gambler man ikke med vær og vind, islendingene fortalte at da engelskmennene drev tråling, forbød forsikrings-selskapene fiske i vinterhalvåret. Og de forstår ikke helt at vi driver å roter i iskanten og delvis inne i isen.



Grønlandssel i sjøen.

Beste dagen 275 dyr, det meste om ettermiddagen og utover kvelden. Dette ble jo masse fin og ettertraktet selbiff.

Fredag 29. april dannet det seg et kraftig lavtrykk øst av Island og dønningen lot ikke vente på seg. Da var det bare å avslutte fangsten mens leken var god, båten like hel og alle mann uskadet.

Til avisa ble sendt følgende: «Ingrediensene tung polarbaks, lavtrykk aust for Island med



Grønlandssel på iskanten, klar til å jumpe i sjøen.



Men nå er vi på hjemtur med eta Tjørnvåg en gang utpå onsdag og alle er med og båten er like hel. Samlet gir de tre siste sesongene konturene av et bilde av dagens selfangst i Vestisen.

Isen hvor ungene blir født er mere utsatt enn tidligere for uvær, samtidig som driften i isen sydvestover langs Grønlandskysten er sterkere enn tidligere. Og hurtigere enn tidligere havner denne isen i området mellom Island og Grønland, et av de mest værutsatte og uberegnelige områder i Nord-Atlanteren.

Over den grunne terskelen mellom Island og Grønland akselerer strømmen og danner uberegnelige skruinger og omstokninger i isen. Den tyngre polarbaksen følger strømmen og den lettere års-isen påvirkes av vind.

De urolige isforholdene gjør at dyrene lettere går i sjøen og forsvinner.

Fangstresultatet blir dermed deretter.



Tlf nr 95070668

Stålkonstruksjoner - Aluminium produksjon - Konstruksjoner rustfritt stål

- PE produksjon - skrog - seksjoner - alle type konstruksjoner - sport /fritid - trykksaker

Teknisk support - kjøp/salg - import/eksport - crewing

Sjøbein på Beerenberg

Vi entret vulkanen på Jan Mayen

Av Ragnar Thorseth tekst og foto

(del to)



Ragnar Thorseth på tur med «Santho»

Fra Jan Mayens svarte lavastrender er det 2277 meter til krateret på Beerenberg, vår eneste aktive, heilnorske vulkan.

Ragnar Thorseth, på ekspedisjon med «Santho», klatret til topps gjennom tåke og over isbreer. Fra kraterets kant fikk han og de andre et praktfullt rundskue over dette vestlige stykke Norge som skyter opp som en gigantisk nunatak fra tre kilometers havdyp.

Thorseth brukte en hel natt på klatreturen, og nådde krateret med en følelse av at tyngdekraften var blitt tidoblet underveis.

Jeg hadde mest lyst til å gi opp allerede etter de første kilometrene på veg inn Ekrolldalen. Armer og ben kjentes blytunge, og det var tungt å puste. Føttene sank ned i den porøse lavagrusen og sugde krefter. Hvert eneste skritt var et ork.

Avstanden fram til Jørn Eldar Fortun og Reidar Aksnes ble bare større og større. Nå var de snart 500 meter foran oss og halset tilsynelatende ubesværet opp en stupbratt skråning. Og ikke



Drivtømmer langs strendene på Jan Mayen, Beerenberg ligg der lokkande i bakgrunnen.

nok med det. Jørn var til de grader full av energi at han krysset foran oss andre i store halvsirkler som ei ivrig bikkje på jakt.

Nå og da stoppet de utålmodig ventende, men viste oss ryggen igjen så snart vi var på et steinkasts avstand.

Bare støvlene til John Hunskaar 15-20 meter foran meg holdt meg fra å hive sekken og sette meg ende ned i lavalandet.

Jeg visste at han hadde et ferskt bristet eller brukket ribben. Så lenge han holdt ut måtte vel jeg henge på.

Men dystert var det – vi hadde så vidt begynt, og fremfor oss var mer enn 2000 meters stigning til toppen av Beerenberg som lå skjult inne i skodda.

Beerenberg – denne mektige kjeglen med en kappe av snø og is, må ha fristet fjellfolk siden øya ble oppdaget.

Som oftest ligger den gjemt i skyer og skodde, men i godvær er det et umiskjennelig landemerke for sjøfolk – ofte synlig 60-70 nautiske mil av.

Høyeste pynten på krateret er 2277 meter over havet, mens hele øya reiser seg opp som en gigantisk nunatak fra 3000 meters dyp. Mavebeltet fra havflaten og oppover fortoner seg mørkt og dystert, men fra toppen av krateret stråler et tyvetall breer ut og nedover de bratte sidene.



Klar for tur, målet, Beerenberg i bakgrunnen.

Forbud mot bestigning

Ikke før i 1921 ble den beseiret for første gang – og da av den sveitsiske professoren P. L. Mercatón og engelskmennene J. M. Wordie og Lethbridge.

De første nordmenn på toppen var Finn Devold og Gustav Øines i 1927. De gikk på ski det meste av vegen opp breen på sørøstsiden; bare de øverste styrtingene måtte klatres.

Etter dette ble det forbudt for de ansatte ved den norske meteorologiske stasjonen å forsøke seg på sånt, selv om turen hadde forløpt uten uhell.

I 1933 var to mann fra miss Louise Boyds Øst-Grønlands-ekspedisjon der, og i 1938 besteg flere fra en engelsk ekspedisjon toppen på nytt. Men inntil krigen brøt ut var Devold og Øines de eneste nordmenn som hadde vært der.

Siden den gang er det mange som har svettet seg opp de bratte sidene – både utlendinger og nordmenn.

Det er ikke lenger forbuden frukt for Jan Mayen-overvintrenerne å prøve seg – og flere gjør det. Men noen allfarveg til topps blir det aldri. Til det ligger øya og fjellet for vanskelig til.

Det skulle da bare mangle at ikke vi også prøvde oss på toppen, når vi for kanskje første og siste gang i vårt liv hadde sjansen.

«Santho» var velutstyrt, men hjelpemidler for breklating hadde vi ikke. Noen særlig erfaring med slikt satt vi heller ikke inne med – og det var derfor med åpne armer at John og jeg tok

mot tilbudet om å gå sammen med Jørn Eldar Fortun og Reidar Aksnes som gjerne ville til topps selv.

Jørn hadde gått brekurs og begge var veltrente og erfarne fjellfolk. Utstyr som isøkser, tauverk og isbrodder fikk vi låne fra stasjonssjef Johansens velutstyrte arsenal. Dermed var det bare været som kunne sette en stopper for planene våre, for klarvær og rimelig vind er en forutsetning for å friste Beerenberg – selv i begynnelsen av juli måned.



Med lånte isbrodder på veg til toppen av Beerenberg.

Vegg av tåke

Vi hadde opprinnelig tenkt å starte om ettermiddagen 8. juli, men da vi var klare til å dra, kom en vegg av skodde drivende innover Jan fra vest og satte et stengsel for våre planer foreløpig.

I stedet drog vi en tur i Unimogen – en firehjulsdrevet terrenggående bil med bakkeklaring på bortimot meteren – til Eggøya

under en ballong samler data om vær og vind fra bakken og opp til nærmere 35 000 fot over



Med isbroddar og klatretau er målet innan rekkevidde.

og Jamesonbukta der den første meteorologiske stasjonen ble anlagt i 1921 – 22.

Vi kjørte også innom Ullerenghytta og rastet og kokte kaffe, før vi returnerte til Olonkinbyen ved Båtvika tidsnok til å se tåketeppeet igjen slippe og avduke Beerenberg glitrende i hvitt og blått i midnattsola.

Spørsmålet reiste seg straks: Skulle vi ta sjansen på at godværet holdt seg utover natta og neste dag, slik at vi kunne unne oss noen timers søvn og starte uthvilte, eller skulle vi smelle til straks og bruke godværet mens det varte?

Nærmere tyve timer måtte vi regne med at turen ville ta opp og ned. Da hadde vi ikke med utstyr for overnatting ute.

Vi hadde en rask rådslagning og kom til at vi burde nytte sjansen mens den var der. Ved midnatt var det sondeslipp, og radiosonden som

havet, rapporterte både vind og kuldegrader i høyde med toppen på Beerenberg.

Men ikke verre enn vi mente det var forsvarlig å prøve. Vi kunne jo alltså snu om været skulle bli verre.

Det var snaukt gjort å pakke. Vi tok med mat og drikke for et godt døgn og noe ekstra klær. Vi hadde med nødutstyr, en sovepose og en walkietalkie.

Utstyret pakket vi i tre sekker – John ble stort sett fritatt å bære på grunn av at sidebein som han hadde skadet på overfarten fra Norge.

Litt før klokka 0200 om natta var vi klare til å dra fra Olonkin, og Karstein Johansen kjørte oss til Ekrolldalen der han satte oss av og ønsket oss god tur til topps en time senere. Så til fjells.

Vi hadde relativt lette sekker og var lett og ledig kledd. «Santho»-ekspedisjonen var blitt furnert med den god del utstyr fra Gresvik-kjeden, bl. a. vindtette fjellanorakker og bukser i bomull som John og jeg gikk i.

Under hadde vi bare stillongs og tykke gammeldagse ullskjorter, men det var ideelle plagg for en slik tur. Ikke frøs vi trass i at det blåste ganske surt, og da vi fikk varmen i oss, dunstet svetten bort etter hvert.

Likevel likte jeg meg bare måtelig de første partre hunder meterene, og verre skulle det bli.

Tidoblet tyngdekraft

Verken John eller jeg var i toppform, og vi visste det. Likevel mente vi at vi nok skulle greie turen både opp og ned om vi fikk holde vårt eget tempo.

Jørn og Reidar var gjentatte ganger informert om dette, og enige om at vi skulle bestemme farten. Det var likevel ikke deres skyld at John og jeg var ved å mase oss ut allerede de 3-4 første kilometerene. Alle gode fortsetter til tross, lot oss rive med av veltrente Jørn og Reidar som i lett og langbeint stil klatret åsene innover Ekrolldalen.

Musklene stivnet både i bein og armer, og til slutt kjentes det ut som kroppen helt sluttet å virke.

Det var som tyngdekraften plutselig ble tidoblet. Bare tanken på Johns stikkende ribbein, og et lønnlig håp om at han måtte ha det jævligere enn jeg, fikk meg fra å stokke beina fullstendig og gå på trynet for godt i den knudrete lavagrusen.

Først etter to og en halv time gjorde Jørn og Reidar mine til en skikkelig rast, og på 680 meter over havet fikk

vi langsomt munn og mæle igjen over en brødskeive og noen munnfuller appelsinjuice.

Etter en halv times hvile, la vi igjen i veg det siste stykket over bare bakker og åser før vi begynte på selve breen. Da hadde kroppen igjen begynt å fungere på tilnærmet normalt vis, og vi så atskillig lysere på situasjonen og toppen langt oppe og foran oss.

Stupbratt ved kraterkanten

Det ville være en overdrivelse å si at det er spesielt vanskelig eller farlig å bestige Beerenberg, så lenge været er godt.

Men det er et drøyt stykke å gå, og seigeste biten er kanskje breen fra der den begynner og i en slakk jevn skråning strekker seg til 13 -1400 meters høyde og Nanataken – en naken nut som stikker opp av breen like før bratthenget begynner.

Snøbroene over forræderiske sprekker er ikke smeltet bort over alt, og det første vi gjorde da vi kom ut på breen var å feste oss i sikkerhetstauet.

Den videre marsj gikk etter stram line med Jørn og Reidar først, jeg som nummer tre og John som baktropp. Været som noe tidligere på natta hadde vært tvilsomt, hadde nå snudd mot det bedre. I langsom marsj luntet vi fram og opp mot toppen og sola som nå sendte kaskader av lys og varme rett i ansiktene på oss.

Under: Utsikt fra Beerenberg.



Skaren var hard og fin og en kjærkommen avveksling til løs grus og knudrete steiner. Vi fant en fin rytme som passet alle – stoppet og hvilte et par – tre minutter for hver halvtime eller så. Sprekker så vi få av – breen var slakk og fin, og etter hvert ensformig.

John påsto at han til dels gikk sovende, og først etter fire timer var vi fremme ved Nanataken. Der rastet vi på nytt og lot det meste av utstyret ligge før vi spente på oss isbroddene for å begynne på siste og tyngste etappen opp den til dels stupbratte styrtingen til kraterkanten.

Her måtte vi forsere en del sprekker og hele tiden være pinlig nøyaktige med å holde stram line om noen skulle falle igjennom skjulte sprekker. Breen var så bratt at det kunne få alvorlige følger om noen mistet taket og begynte å skli ned de 30 – 40 grader bratte sidene.

Men Jørn var en streng og dyktig fører, og ved 14 tida krabber vi slitne, men ved godt mot over den siste skavlen og var på kanten av krateret.

«Åpen Bar»

Selve krateret var kanskje ikke så imponerende som vi hadde ventet oss. Det har en diameter på ca. 800 meter og er et par hundre meter dypt.

I nordvest er det et dypt hakk i kraterkanten der Weyprechtbreen begynner og strømmer ut og ned like til sjøen.

Vi fikk forresten ikke så svært god tid til å nyte utsikten fra toppen. Den evige tilbakevendende tåka som vi under hele oppstigningen hadde sett som en vegg ute i vest, kom nå stigende mot land, og vi rakk så vidt å komme oss ned bratthenget igjen før vi var totalt innhyllet i et tykt, vått teppe med en sikt på bare 30 – 40 meter.

Vi hadde imidlertid både kompass og våre gamle spor å gå etter og fant relativt lett vegen ned igjen over breen. Men nedturen var nesten vel så kraftutsugende som oppturen, for nå var skaren smeltet og etter hvert sank vi nesten til skrittet i snø for hvert steg.

En liten feilnavigasjon i tåkehavet lenger nede, gjorde at vi kastet bort ytterligere et par timer, og først ved 22.30 tida var vi tilbake i Olonkinbyen der dusj og badstue og «Åpen Bar» ga nytt liv til trøtte kropper.

Men det er en annen historie.

Etterpå bar det ut og videre vest med «Santho».

Meir i neste utgåve av Isflaket.

Retting:



I førre utgåve av Isflaket trykte vi bilde som viser over desse linjene i Thorseth sin artikkel om besøket til Jan Mayen. Bildeteksta var: «Navnløs grav i Maria Musch-bukta». I artikkelteksta spør Thorseth seg om dette kunne vere Maria Musch sin bleke skalle.

Susan Barr som har skrive den praktfulle boka Jan Mayen, om øyas historie, har sendt oss ein e-post og rettar på dette og skriv:

Hodeskallen som Thorseth lurar på om kan vere hennes tilhørte en navngitt fangstmann fra Nord-Norge som døde av skjørbuk i 1911. At Maria Musch, som har gitt navnet til Maria Muschbukta, skulle ha vært bordellmamma er en fornærmelse. Maria Cornelisdatter Musch var enken etter borgermesteren i Rotterdam og ble noe så uvanlig på den tiden som en kvinnelig entreprenør og medlem av Noordsche Compagnie slik at hun kunne drive videre sin avdøde manns hvalfangstvirksomhet.

Thorseth lister opp «En festning, flere fort, kirke og prest, vertshus og bordell». Det stemmer nok ikke. Muligens er det påvirket av noen lignende anekdoter som gjaldt den nederlandske hvalfangststasjonen Smeerenburg på Svalbard.

Disse fabuleringene ble grundig lagt i graven etter den store arkeologiske utgravingen og kildegranskningen som ble utført av nederlandske eksperter i 1979-82.

Effektiv drift, lavere drivstoffkostnader

Rolls-Royce er verdenskjent for sine skipsdesign og systemløsninger for en rekke fartøystyper. Systemene består av propellere og thrustere, motorer, dekksmaskineri, ror, styremaskiner, automasjon og kontrollsystemer. De integrerte systemene er utviklet i nært samarbeid med kunder for optimale ytelser. 24 timers servicetelefon verden over.

Trusted to deliver excellence



Jon Øye blar i minneboka

I samtale med Jens Peder Brandal



Jon Øye. Foto: Anne Gry Eilertsen

-Eg starta på sjøen i 1953, som messegut på «Dolsøy». Då var eg 16 år og vart med ein tur på tre månadar til Grønland. Etter dette så vart eg verande nokre år på skofabrikken her på Vartdal, Vartdal sko. Eg skulle eigentleg begynne der før, men eg vart freista til ein tur på sjøen først.

I 1956 reiste eg på sjøen igjen med «Dragsund». Var med der i to år på Grønlands-fiske, før eg gjekk om bord i «Aarvak» i 1959 på sildefiske og deretter ein tur i Vesterisen. Deretter fekk eg vere med gamle «Veslekari» ein tur på guano-fiske på Island.

Vi var forresten i fare for å forlise på veg heim den turen. Guanosilda vert i blanda eit stoff så den skal verte fastare, kompakt som ein gele, og det stoffet vart det spart på.

Det viste seg seinare å ikkje vere så lurt når vi byrja å slingre på veg heim.

Midtvegs på vegen heim så gjekk det av ei bingstøtte i lasteromet. Maskinisten kom opp alvorleg og gav beskjed om at oss måtte kome ned å sjå i maskinromet, for maskinskotet var på veg bak i maskinromet.



Jon Øye fekk vere med ein tur på sildefiske med «Aarvak».

Det var kome ein så kraftig boge på skotet at vi måtte stive det av med plank. Vi fekk kilt av mot spanta på eine sida, og fekk berga situasjonen før skotet gav etter.

Hadde skotet gått ville vi vere ferdige om maskinromet vart fylt med sild. Båtane på galgedekk var fulle med nota, og notbåten var kilt opp fram under bakken, tersa fram med vinsja, så den var det ikkje snakk om å få laus i full fart.

Eg vil seie at det var på hengande håret at det ikkje gjekk gale den gongen. Seinare har eg snakka med ein av dei som var med i mannskapet der som også meinte at det var ein svært farleg situasjon.

Kva jobb hadde du om bord på denne turen?

Eg var i maskina i lag med han Einar Opsal. Etter denne turen vart eg med «Sjøfuglen» på loddefiske ved Finnmark.

Det vart også min siste tur på fiskeri. Eg såg ei annonse i avisa om at «Karitind» trengte ein motormann, så eg søkte meg om bord der då i 1960. Vart der verande om lag eit år.

Dette var ein frysebåt som gjekk utanriks. Skipperen ville gjerne ha meg med ein tur til Afrika då eg gjekk og ville mønstre av, men eg ville ikkje, eg ville prøve meg på ein større båt. Så eg gjekk opp til reieren på «Karitind», han



«Sjøfuglen». Foto frå Jenny Aas Brandal

Hagenes, nei sei han, kan ikkje du ta ein tur til, dokke er ein så fin gjeng der om bord. Eg vart no litt brydd og satt ut, men eg fekk til slutt sagt at eg ville vere med ein større båt. Men eg angra i grunnen på det seinare. Det var eit veldig godt miljø om bord, og veldig greie folk og godt miljø.

Men ei tid seinare søkte eg meg til Syd Georgia som motormann etter at eg kom over ei annonse på arbeidskontoret i Ålesund. Det høyrtest veldig spanande ut, og eg reiste til Sandefjord for påmønstring. Men dessverre, motormann jobben fekk eg ikkje, så eg vart mønstra som vanleg fangstman på kvalfangst i Sørishavet.

Eg seier dessverre. Hadde eg vist kva som skulle møte meg der så hadde eg aldri vorte med. Eg kunne ikkje, ikkje ein gong i fantasien sjå føre meg for eit slit, dårleg arbeidsleiing og dårleg behandling av fangstmenn og ungdom vi skulle kome til å møte.

Vi var tre kvalbåtar som gjekk i lag frå Sandefjord med Syd Georgia som mål. Eg var om bord i den som var nyast og størst av dei, «R3», og så var der to andre.

Då vi kom midtveis på overseglinga brukte dei å sette full fart på maskina. Tidligere var det vanleg å gå innom Falkland, men det vart det slutt på.

Grunnen til dette var at det var fleire av mannskapet som rett å slett ikkje kom om bord igjen ved besøk her. Så denne gongen gjekk vi direkte.

Eg har no vore med i uvêr og slikt før, både i Vesterisen og ved Grønland, men det som møtte oss her er det verste eg har sett.

Ein skikkeleg Vesterisstorm vart berre blåbær i forhold til dette, og hadde nokon sagt det til meg på førehand, ja så hadde eg nekta å vere med. Sørishavet er verste plassen når det gjeld hav og storm. Også seglinga gjennom området der som Golfstraumen snur «og gjer seg sinte» før han fer nordover igjen. Oss møtte 20-30 meter høge bølger.



Kvalbåten i open sjø. Foto frå Jon Øye.

Kor lang var overseglinga frå Sandefjord og der ned då?

Ja, det var vel nesten ein månad. Då var vi ikkje under land for heile turen. Oss starta i august frå Sandefjord, og når vi kom fram så hadde vi vel ei veke å gjere klart på. Så starta vi på fangst av sjøelefant, eller elefantsel.

Kor dei var lugarane om bord, budde dokke forut eller var det plass bake?

Det var framme i baugen ja. Mannskapslugarar slik som det var på dei fleste båtar den tida. Ein stor ruff for 11 mann. Både faste køyar og hengekøyar med midtstroppe. Det var forresten tett før eg vart liggande igjen på sjøen på den overseglinga der.

Eg var ikkje vant på desse områda og ikkje tenkte eg, sjølv om det var opplyst med skilt at vi måtte ha dørvakter om vi måtte opp og ut, til dømes ein tur opp i rorhuset. Det var fordi den

som skulle ut og inn ei dør skulle ha frie hender til å ta seg føre når ein skulle inn ei dør.

Det var vel nokså lavt fribord på desse båtane?

Ja det var i grunnen det, særskilt bake. Eg heldt på å skulle fare over bord ein gong, ja, eg var vel eigentleg utfor rekka også.

Eg skulle opp å tømme søppelpøsa i maskina, og då gløynde eg dette. Eg var vand om bord på fiskebåtar og ishavsskuter, men her om bord sto det skilt om at ein ikkje fekk gå ut utan dørvakt som passa på.

Det tenkte eg ikkje over denne gong, eg var opptatt med å tømme søpla. Eg let opp halvdøra og kika, venta litt som vi brukte å gjere. Eg trudde eg hadde kontroll og skulle greie å vere snar nok, men det gjorde eg ikkje.

Eg hamna to meter utanfor båten. Båten gjekk for full fart, men heldigvis sto han stille i sjøen i ei bølge så eg vart slegen inn att og opp under galgedekk og fekk tak i gelenderet på kaisinga. Det låg også noko kjetting der som eg då fekk tak i så det berga meg.

Det var ingen som såg kva som hende så eg hadde nok ikkje vore sakna før kanskje til middagen, men då hadde eg vore langt vekke.

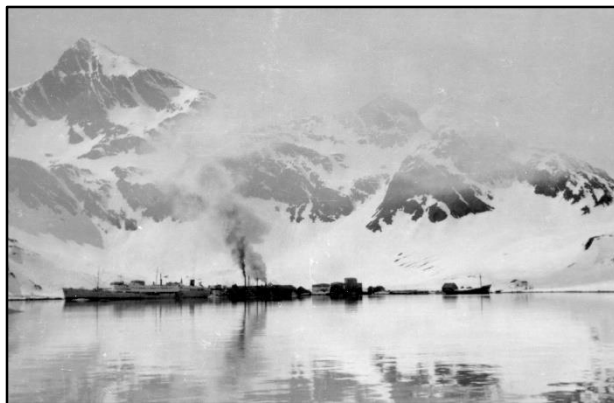
Eg vart sitjande lenge på leideren ned til maskina før maskinfolket kom og lurte på kva i alle dagar eg sat der for. Eg var heilt gjennomvåt og sat der å samla meg.

Alvoret gjekk ikkje opp for meg før eg hadde sete der ei stund. Eg fekk no skifta, og det var tilbake i arbeid. Så gjekk det greitt heilt ned til Syd Georgia.

Før eg reiste viste eg om tre frå Vartdal som hadde vore der nede, og dei prata eg med då. Jau, det var fint å vere der og bra betaling var det, fekk eg vite.

Eg fortalte at eg var tenkt meg ned der. Jau, det var berre å reise.

Men ein annan eg kjende som hadde vore der, han brukte å seie at; ja, skal dokke lære og arbeide så berre ta ein tur ned til Syd Georgia. Og det stemte bra.



Anlegget i land gjekk døgnet rundt. Foto frå Jon Øye



Fleire av kvalbåtane ligg inne. Foto frå Jon Øye

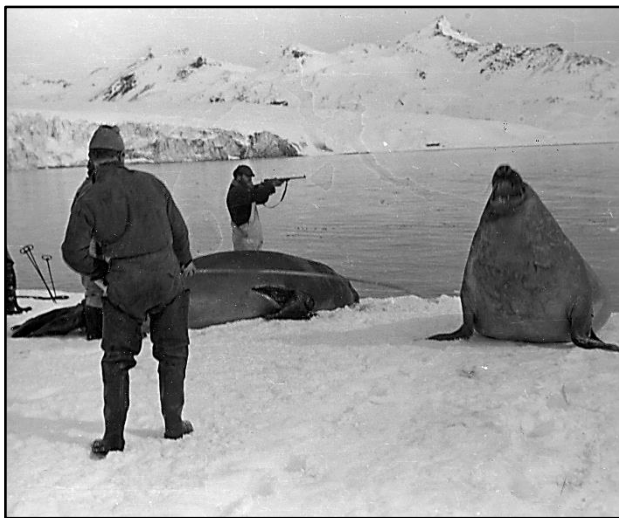
Der var det fullt køyr heile tida. Det gjekk frå kl. 07 til kl. 22, då starta nattevakta. Anlegget gjekk døgnet rundt når det var kvalfangst. Men det første vi skulle fange på det var som sagt sjøelefanten.

Leverte dokke den også på same plassen då?

Ja. Og der var same prinsippet som her, det var berre skinnet og spekket vi tok, resten låg igjen. Vi spekka ikkje spekket frå skinnet, alt gjekk i same koka. Det vart hakka opp og gjekk i koka på landstasjonen i Grytviken.

Vi heldt på i to månadar der.

Eller det vil seie, første turen hadde vi vore ute i 16 dagar då vi fekk eit uhell. Oss var på veg i land, men det var uryddig vêr, og det fekk oss verkeleg føle på.



Vi jakta elefantsel i to månadar. Foto frå Jon Øye

Barometeret steig og fall fort, aldri eit godt teikn. Då skal du vere sikker på det kjem storm og uvêr. Og der nede kunne det vere både tre og fire årstider per dag.

Når vi skulle i land så ankra kvalbåten 2-300 meter frå land og så hadde vi ei motorsnekke og den tok dorryen vår på slep så langt inn som den kom, så kasta han oss lause og vi måtte ro resten sjølv.



Til høgre i bilde motorsnekka som slepte dorryen inn til land. Foto frå Jon Øye.

Oss kunne ikkje vere lenger i land enn at vi rakk om bord igjen før det vart mørkt sidan det var så ureint farvatn. Men oss for no i land, skaut åtte dyr, og skulle til å begynne å flå på dei, men så langt kom vi ikkje.

Då kom det ein svært så tjukk snøkave. Skyttaren gav beskjed om at no står alle stille å held kvarandre i hendene og ventar på at snøkaven går over. Ja, det gjekk fort over. Så gjekk det over til regn og sterk vind, og oss var no litt betenkte på kva vi skulle gjere.

Eg fekk no rett å slett inntrykk av at oss var lite verdt oss 11 menneska som var i land.

Skyttaren vod ut så langt han kunne botne, og ombord i båten. Eit par mann til klarte å kome seg opp i båten og hivde seg på årane, men bølgiene kom tett og dei klarte å ro berre 4-5 meter før båten sakk.

Då var gode råd dyre for ein som ikkje kunne symje.

Dei andre var framleis i land og venta, og eg var den siste som kom drivande inn til land. Det siste eg hugsar når eg kom til stranda var at eg prøvde å knipe meg fast i sanden, men det var naturlegvis ikkje noko hjelp i, det siste eg hugsar var at eg tenkte at no måtte eg kome meg på land for der kjem alltid ei stor bølge etter eit par små.

Men eg klarte ikkje å røyse meg opp. Ikkje tale om. Var heilt utmatta. Datt vekk og hugsar ingen ting meir.

Eg fekk hjelp og måtte ha hjelp den første stunda etter på. Utmatta var naturlegvis alle. Det gjorde det ikkje betre at vi var utstyrte med lårstøvla med ei hempe opp i belte. Utanpå dette hadde vi oljabukse og jakke så det var ikkje lett å bevege seg. Og i alle fall då ikkje i 3-4-5 meter høge bølger.

Vi sto der å vurderte situasjonen og funderte på kva vi no skulle gjere. Dei andre sprang rundt der for å vere i bevegelse, i om lag ein halv meter djup snø.

To kara sto over meg å slo meg i andletet kvar sin gong for å få liv i meg igjen. Prøvde på alle måtar, samstundes som dei sprang for å halde varmen.

Då eg vakna til liv å lurte eg på kva i alle dagar det svei slik for i andletet. Då hadde dei fika til meg så lenge det begynte å svi.

Eg forstod ikkje kvar eg var og ikkje kva som skjedde. Dei tok meg mellom seg å begynte å gå rundt der med meg også.

Det var dramatisk for deg dette forstår eg, kunne like gjerne ha bikka over for deg der.

Ja, det sto om sekund det for min del. Eg hadde ikkje meir å gå på.

Eg kom meg nok til igjen med små marginar. Når eg såg han eine karen kledde seg naken i dette vêret, og sto der og vridde opp kleda sine, tenkte eg at han var steike galen. I dette vêret. Men det hjelppte sikkert godt på.

Etter å ha venta ei stund og diskutert kva vi kunne gjere, kom livbåten drivande inn med eit langt taug i frå storbåten. Då seie skyttaren; Å, javel, dei vil vi skal overnatte her ja. Då fryse oss i alle fall i hel.

Livbåten var forresten eit kapittel for seg sjølv. Det var ei kalka grav. Du kan male fint det meste, men den vert ikkje i betre stand for det. Når han kom inn der så flaut han berre på luft-tankane som var om bord.

Men det dreiv i land ein naudproviant container, men det hjelppte lite.

Skyttaren begynte å gråte, og då klarte ikkje vi andre heller å halde oss. Det såg håplaut ut, og oss fekk det ikkje ut av hovudet korleis dei tenkte med å sende oss ein slik båt.

Litt lenger inn i bukta der, inn i fjorden, der var det ein jækla svær isbre, og som ved eit under så kalva den breen.

Det var pålandsvind så isen kom sigande sakte og la seg rundt der. Då sa skyttaren at no må vi manne oss opp, eg går først ut på isen og prøvar få tak i båten og får han inn på land, så prøvar vi og snu den og ut igjen. Då får alle mann hoppe om bord og ro ta pina.

Jau oss klarte det, og aldri har eg sett ein båt blitt rodd så fort. Men hadde ikkje den breen kalva, ja så trur eg ikkje vi hadde levd over den natta. Isen dempa bølgene så vi klarte å kome oss ut. Så vi kom oss velberga om bord igjen.

Klatra opp losleideren, trudde eg var komen meg bra til igjen og var i grei form, men med ein halvmeter igjen av leideren klarte eg ikkje meir og var i ferd med å ramle på havet.

Nokre av karane om bord såg det og fekk tak i nakken på meg og fekk drage meg om bord.



Kvalbåtar side om side ved Grytviken. Nærast ligg Southern Boxer. Foto frå Jon Øye.

Eg følte meg sterk, men var ikkje kome skikkeleg til hektene igjen. Eg måtte ha hjelp ned i lugaren og hjelp til å få av meg kleda. Seks timar hadde vi vore i land der å kjempa i kulden, gjennomvåte.

Oss måtte vere psykolog, prest og lege sjølv, det var ikkje anna oppfølging og hjelp den tida. Eg hugsar eg gjekk der å tenkte på kjekke ting, musikk og anna moro for å lure hjernen både på arbeid og fritid for å kome gjennom denne opplevinga.

Dagen etter kom matrosen burt til oss og fortalte kva skipperen hadde sagt når vi sakk. Det einaste han var oppteken av var korleis det gjekk med dorryen. Ikkje ein gong spurte han korleis det gjekk med oss 11 mann som var om bord i den.

Det var ei veldig tøff tid og det gjekk hardt inn på meg. Sjølv i dag så ser eg dette klart føre meg og har vanskelege stunder. Men no berre i korte augneblikk. Men eg drøyme om det stundom om natta og det er litt verre.

Vi fekk tre dagar på land som ei slags rehabilitering etter den dramatiske hendinga. Oss ville eigentleg ikkje ut igjen før oss fekk ein større dorry og ein gummiflåte. Eg fekk i oppdrag å skulle spørje etter dette. Kan du tenkje deg dei gamle kvalfangarane når vesle meg kom å ville ha? Fekk det naturlegvis ikkje.

Eg vart med «Tottan» tilbake til Sandefjord ikkje lenge etter.

Eg tok brevkurs for maskinistar og gjekk aspiranten i Ålesund. Eg angra litt, skulle i grunnen berre blitt dregen om bord igjen og fortsett for å kome gjennom det. Sameleis som pilotane vert når dei vert skotne ned i fly. Ut og opp igjen.

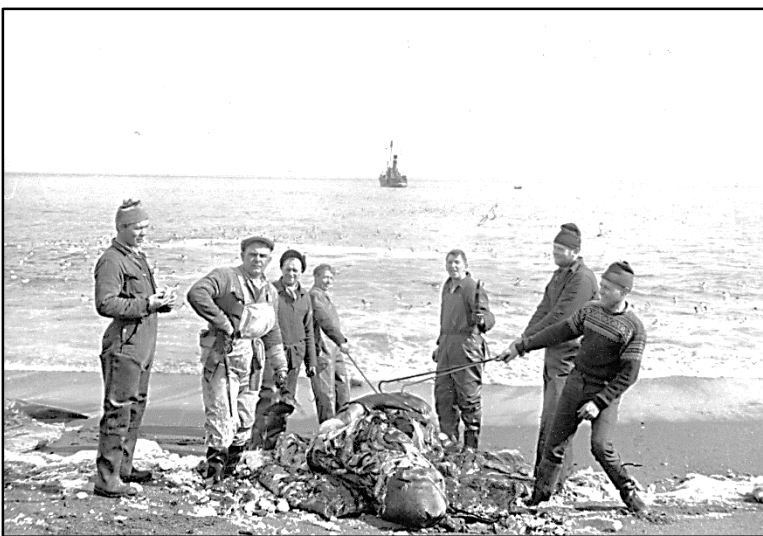
I staden vart eg med «Vestfar» og skulle på seismikk oljeleiting i ni månadar. Eg fekk store problem når vi skulle gå heim med tom båt frå England over midtlinja til Noreg. Ein frykteleg sektor sidan der er så grunt. Eg hugsar at eg sat i maskina og las, og det vart verre å verre. Tårene rann, og eg var heilt ferdig.

Du vart rett å slett sjoredde av heile opplevinga du da?

Ja, eg vart det. Det var det som var så gale, at eg ikkje drog på sjøen igjen med det same etter den dramatiske hendinga. Men eg for opp leideren, kika etter hòlet i den øvre halvdøra, kika ut å begynte å tenke på kva eg skulle gjere om båten tippa rundt. Eg sto der å skolv! Eg vart ståande slik lenge før eg turte og gå ned igjen.

Men tilbake litt til Syd Georgia. De begynte å fange på sjøelefant.

Ja, og det holdt vi på med i to månadar. Oss var dei første som kom der ned det året, og etter to månadar så jobba vi i land på kval stasjonen der.



Flåing av elefantsel. Krokarane dreg i skinnet etter kvart som flåaren skjer av. Kvalbåten ligg utpå. Foto frå Jon Øye.

Så selen skaut dokke helst på land då? Der var ikkje noko særleg is?

Nei det var på land vi tok dei ja. Kunne finne dei heiltdt opp i 4-500 meter opp på land. Men dei var så trasige, ein kunne ikkje jage dei ned med «baugen» først, dei måtte ryggast ned. Og det heller var slett ikkje enkelt.

Vi skaut dei ofte eit godt stykke inn på land, og skinnet var svært og tungt. Vi rulla skinna som ein svissrull når vi flådde, for vart dei liggande med spekksida ned så var det som ein sugekopp på snøen. Då måtte vi vere tre stykke for å lirke det opp igjen litt her å litt der.



Flåing av elefantsel. Foto frå Jon Øye.

Men oss lærte fort at skinnsida alltid måtte kome ned. Vi var tre krokarar på kvar mann som flådde dei store beista.

Ein elefantsel hadde vi skote så langt oppe på land at vi skar opp skinnet i om lag 30-40 cm. breidde. Vi flådde den først heil å la skinnsida ned, men det var berre å gløyme, same kva eg tok i så var den ikkje å rikke, så den var det berre å dele opp i remser.

Nei det var eit hardt arbeid med desse store selane. Det hardaste var å kroke i skinnet medan flåarane gjorde sin jobb. Ikkje gjekk det spesielt fort heller, så det var litt av eit tolmodarbeid. Fraus gjorde vi naturlegvis også.

Det var ikkje mykje bevegelse medan vi sto å kroka å heldt skinn medan dei flådde.

Flåarane heldt godt varmen for dei var i jamn aktivitet.



Jon Øye med selunge. Foto frå Jon Øye.

Slik heldt vi på i to månadar. Arbeidsdagen starta med det same det lysna av dag. Messen var klar med maten før kl. 05, og gjerne enda tidligare ei periode når den antarktiske sumaren lysna. Så holdt vi på til det begynte å mørkne av igjen. Var det tunge vêrdagar med mørke skyer å dårlege utsikter så gjekk vi ikkje på land. Uvêr der nede og uvêr her heime lærte vi fort at det var to vidt forskjellige ting.

Der nede kunne det vere både tre og fire årstider for dag.

Men etter dokke slutta med selfangsten så jobba dokke i land på kvalstasjonen?

Ja, då var vi i sving der. Vi var med båten så lenge selfangsten gjekk føre seg, og ei lita periode etter det sidan båten fekk nokre små oppdrag for stasjonen. Blant anna arbeid med å rive å flytte eit fryseri som skulle til Grytviken. Så eg vart med litt på det, men når det var ferdig vart det arbeid på kvalstasjonen.

Vi vart plasserte anten på kjøtloftet, hovudloftet eller ryggloftet. Så eg vart for det meste på ryggloftet. Der var vi også to mann i lag, ein klarte ikkje å handskast med dei store kvalryggane åleine.

Det var ikkje store bitane i kvar lengd, men jammen var dei tunge likevel. Vi drog dei over golvet og ned mannholet til koka.

Det var ein bra overgang å halde på med dette. Temperaturen her var atskillig høgare og vi som hadde frose i to månadar merka det godt. Det



Jon Øye blant pingvinar. Foto frå Jon Øye.

gjekk på akkord heile tida og vi for der å småsprang med kvalryggar på slep.

Tolmodige måtte vi vere, og ikkje minst lærte vi å verte uthaldne. Vi måtte halde golvet fritt etter kvart som den andre avdelinga slepte inn ryggane til oss.

Når der ikkje kom kval så skulle vi ha fri, men det heldt seg sjeldan opp igjen.

Ofte vart vi sende i steinbrotet når det vart eit opphald, gjerne også om natta når det ofte vart eit opphald med kval. Det kunne vere frå 18.30 på kvelden til 10.00 neste dag det. Vi var ein gjeng på 10 mann som vart sende dit, fem mann på kvar traktor. Der sto vi å slo stein. Når ein vart gåen, fortsette den andre. Når oss vart no litt meir kjende der så klarte vi å lære å lure oss av bak ein stein av og til.



Kvalbåt på veg inn med kval hengande på begge sider. Foto frå Jon Øye.



Kvalryggane vart oppdelt og kasta ned mannholet. Foto frå Jon Øye.

Kor lang tid var de der nede til saman?

Vi var vekke i åtte månadar frå vi reiste frå Sandefjord. Og fire månadar der jobba eg faktisk gratis. Oss fekk ikkje fem øre for alt det arbeidet oss gjorde i steinbrotet. Der var eit hardt mannssamfunn og ikkje noko godt arbeidsmiljø. Dei fleste var greie folk å vere på sjøen i lag med, men mange tolte ikkje å sjå land. Då kom dei fram både alkoholikarar og småkriminelle. På veg ned så fekk vi beskjed om at vi ikkje skulle skrive heim å fortelje kva vi opplevde.

Var det gode pengar å gjere på jobben der nede?

Ja, det kunne vere det. Men då måtte ein gjerne overvintre der. Men dei problema som eg fortel om no kan vere greitt å ta med i historia.

Dei som jobba ute slik som vi gjorde var ein eigen gjeng, men dei som jobba inne på kokeriet eller verkstaden, kraftstasjonen osv, dei hadde både kaffi og kos.

Oss utegjengen fekk ikkje vere med på det. Oss var fangstmenn anten oss var på båten eller jobba i land.

Ein kar som eg kjende her på Vartdal jobba på verkstaden der nede, og ein annan eg kjende var skipper. Men dei karane sa ingen ting om korleis forholda kunne vere der nede.

Han som jobba på verkstaden kom ein gong om bord til oss på båten og skulle ordne noko på styringa. Men han ville ikkje kjenne meg sjølv om oss begge var frå Vartdal og kjente kvar

andre. Det var sånn då at han ikkje kunne gje seg til kjenne for ein fangstmann sidan han jobba på verkstaden. Men slik var det med alle dei som jobba i land, inne.

Sameleis var det med matrosen som vi var i lag med på båten heile vegen ned der. Når han fekk jobb på land, så ville han ikkje kjenne meg lenger.

For meg som var så pass ung så kunne dette vere tøft. Dei som var noko eldre enn meg dei klarte å gløyme mykje fortare, men for ein ung spirrevipp som meg så gjorde slike ting mykje sterkare inntrykk. Der var folk heilt ned i 15 års alderen som jobba der.

Når jula kom så fekk oss ordre om å låse dørene. Jule- og nyttårshelga. Det kunne verte brutalt når folk skulle feire så langt heimanfrå, og langt verre enn eit fylleslag ut på Brandal.

Min beste kamerat der nede vart kvalskyttaren på «R3». Så var der to veldig kjekke kara som var fribrytarar, dei tok ein kar som hadde yppa til bråk, men han for fort ut gjennom døra å landa mange meter framfor huset.

Nei, der kunne vere harde forhold. Og vi var på ingen måte førebudde på korleis forholda var der nede før vi reiste.

Dersom eg hadde vist kva som møtte meg, hadde eg nok aldri takka ja til jobben. Då hadde eg nok heller satsa på eit anna sjøliv, og kanskje fleire turar på selfangst med Sunnmørsskutene.

Eg har nesten aldri prata om dette. Første gong var i eit selskap tre år etter vi kom heim etter turen. Då gret eg og gjekk derifrå.

Dei trudde rett å slett ikkje på meg. Mange år seinare møtte eg ein kar frå Harøya som også hadde vore der nede på fangst ei stund.

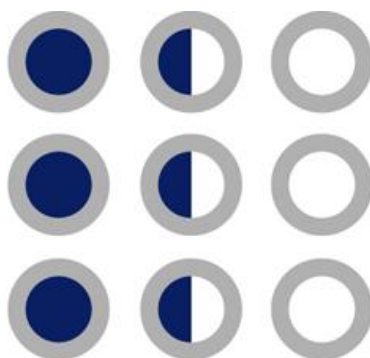
Då fekk eg forståing og støtte om det eg fortalte. Han hadde opplevd det same og det var fleire då som endra syn på historiene mine.

Det er ikkje berre lett å fortelje om det, men eg synest at også denne delen av historia bør skrivast ned.

Ishavsmuseet rettar ei stor takk til våre
hovudsamarbeidspartnarar i året 2016



SPAREBANKEN MØRE



NORMEX

Ozone and Water Technologies

Polarkveld med Stein Ørnhøi

Av Anne Gry Eilertsen

- Ishavsmuseet blir eit viktig dokumentasjonssenter

-Nordområda er i dag eit møtepunkt for verdsfaktene, med så store ressursar at det skapar tryggingsspørsmål. Men det var selfangsten som var den første næringa i desse områda, og Ishavsmuseet kjem til å bli eit svært viktig dokumentasjonssenter.



Stein Ørnhøi leverte eit glitrande foredrag på Ishavsmuseet. Foto: Stian Runne Brandal.

Stein Ørnhøi, tidligare journalist og politkar, var komen til Ishavsmuseet fredag 22. april for å snakke om turen han og tre andre NRK-folk hadde til New Foundland i 1968.

«Med kamera, headset og hakapik» var tittelen på foredraget. Men det var tyddig at Ørnhøi ville meir enn å mimre om ein tur i isen.

-Eg trur ikkje de som er her i kveld forstår kor viktig Ishavsmuseet er, sa han både innleiingsvis og til avslutning, og heldt fram:

Viktig for heile nasjonen

-Nordområda er i dag eit heitt tema. Kina har bygd ser tre isbrytarar. Nordaustpassasjen er i ferd med å opne seg og kjem til å bli ein viktig transportveg. Om lag 60 prosent av biomassen i

verda ligg i havet i nordområda, og i ei verd der folketalet veks, kjem det til å bli ein kamp om å få vere med på nordområdsatsinga.

Men det var selfangarane som kom først, og Ishavsmuseet blir eit viktig dokumentasjonssenter for korleis det heile starta.

Museet blir viktig for Hareid, for Sunnmøre og heile nasjonen, sa han.

Ørnhøi er i dag 81 år gammal, men verka å vere glitrande god i hugsen. Salen var stappfull av folk, og ein av dei frammøtte, var Arvid Wisth frå Hareid som i 1968 var 25 år gammal og stuert om bord i «Polarstar».

Heldt på å kome for seint

Mannskapet om bord var på 24, og i tillegg kom teamet på fire frå NRK.

Ørnhøi fortalde blant anna at dei hadde med seg 28 kolli om bord i flyet frå Oslo, og at det tok så lang tid å få det ut frå samlebandet at bussen reiste frå Vigra før dei var ferdige.

Dermed rakk ikkje teamet ferja på Valderøya, og dei heldt på å bli forseine til Brandal.

Det var på hekta at «Polarstar» la i veg mot New Foundland utan NRK-folka.

«Polarstar» gjekk ut litt tidligare enn dei andre skutene fordi dei skulle innom Halifax med noko utstyr til Kalle Karlsen og bedrifta hans der.

Komne til Brandal fekk nokre av mannskapet direkte angst då dei såg at NRK-gjengen hadde med seg ryggsekkar som dei var tenkt å bere kamerautstyret i når dei kom i isen. Dei viste ikkje at ryggsekkar er bannlyst om bord i ishavsskuter. Det enda med at dei gøymde sekkane nede i koffertane, og tok dei aldri opp under turen.

Tøff oversegling

Det var ei tøff oversegling. Sjøen var i periodar svært uroleg, og ishavsskutene er med sine runde former i skroget ikkje først og fremst konstruerte for ope hav.

-Det rulla forferdeleg, og halvparten av mannskapet og to av oss frå NRK vart liggande å spy. Ein av mannskapet om bord slo seg stygt under eit fall, og vi måtte innom Torshavn på

Færøyane, slik at ein lege kunne sy saman kuttet, mintest Ørnhøi.

Han skildra rullinga og dunkinga og bråket når «Polarstar» bana seg veg gjennom isen. Men tilhøyrarane fekk også høyre om dei vakre stundene i isaudet – om stilla – og kastelegene med fleire tusen sel som låg på isen for å føde.

-Det var fantastisk å kome inn i isen. Eg forstår godt at folk blir bitt av ishavet, sa Ørnhøi.



Høgsesong for formidling

Mai og juni månad er høgsesong for besøkande grupper ved Ishavsmuseet. Sjølv om det er ein jamn straum heile året, merkar desse to månadane seg særskilt ut.

I år har det så langt vore ei kraftig auke, og nye rekordar, med bussturistar som gjestar museet. Felles for alle desse er dei gode attendemeldingane vi får i etterkant av besøket. Dei aller fleste har ikkje sett føre seg kor omfangsrikt Ishavsmuseet har vorte.



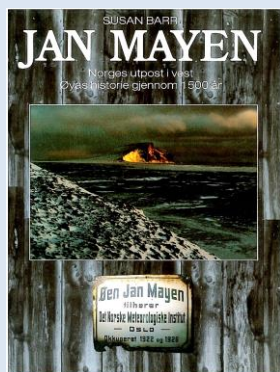
Harald Knutsen (tv) og Lars Sellereite er to av guidane ved Ishavsmuseet som har vore mykje i sving siste månadane.

Denne perioden før ferien er også høgsesong for skuleklasser, og mange klasser har også i år funne vegen til Brandal.

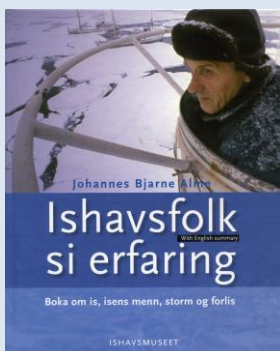
På dei føregåande sidene i bladet kan du lese om Stein Ørnhøi som leverte eit flott foredrag på museet tidligare i år. Ørnhøi opna foredraget sitt med å seie at Ishavsmuseet kjem til å verte eit svært viktig dokumentasjonssenter. Museet blir viktig for Hareid, for Sunnmøre og heile nasjonen, sa han.

Det har han naturlegvis heilt rett i. Pågangen av forskarar, forfattarar og studentar er alt i dag

Polarbøker frå Ishavsmuseet sin butikk:



Susan Barr:
Jan Mayen
Norges utpost i vest
Øyas historie gjennom
1500 år
Kr. 395,-



Johannes Bjarne Alme:
Ishavsfolk si erfaring
Boka om is, isens menn,
storm og forlis.
Kr. 398,-

Bøker kan bestillast på tlf. 700 92 004, e-post: post@ishavsmuseet.no eller i museet sin nettbokhandel www.ishavsmuseet.no/nettbutikk

stor, og Ishavsmuseet sine arkiv og samlingar elles aukar stadig.



Klasse 6A frå Ulsteinvik barneskule er ei av mange skuleklasser som har gjesta Ishavsmuseet denne våren. Dei var til og med så spreke at dei sykla den lange vegen til å frå Ulsteinvik.

Gjennom vinteren og våren har det som vanleg kome nye ting til i utstillingane, nokre av utstillingane har blitt friska opp, og ei ny lita utstilling om Peter S. Brandal er koma på plass i år. Som kjent er det til hausten 100 år sidan Peter S. Brandal kom attende frå Kongsfjorden på Svalbard med dei første lasta med kol med skutene «Signalhorn» og «Polaris».



Modell av ishavsskuta «Signalhorn» er komen på plass i utstillinga «Svart gull i Brandal City».

Ishavsmuseet skal markere dette med å reise statue av selfangstpioneren og industribyggaren Peter S. Brandal dette året. Avdukinga av

statuen vert ved Ishavsmuseet laurdag 3. september.

Ved sidan av Ishavsmuseet står eit lite gamalt naust frå 1860-åra. I skrivande stund er dugnadsgjengen i full sving med å rydde, reparere og gjere klart for utstilling i naustet. Planen er at naustet som inneheld mykje fiskebruk og to flotte båtar, skal opnast i løpet av juli månad.



Ståle Johansen og Rolf Garshol (th) er to av dei som har jobba mykje dugnad ved Ishavsmuseet, og er snart klare for å opne «Bakke-naustet».

Ishavsmuseets Venneforeining heldt årsmøte 9. mai. Her vart Stian Runne Brandal valt til ny leiar etter Bjørn Røyset som har bak seg fleire periodar som leiar.



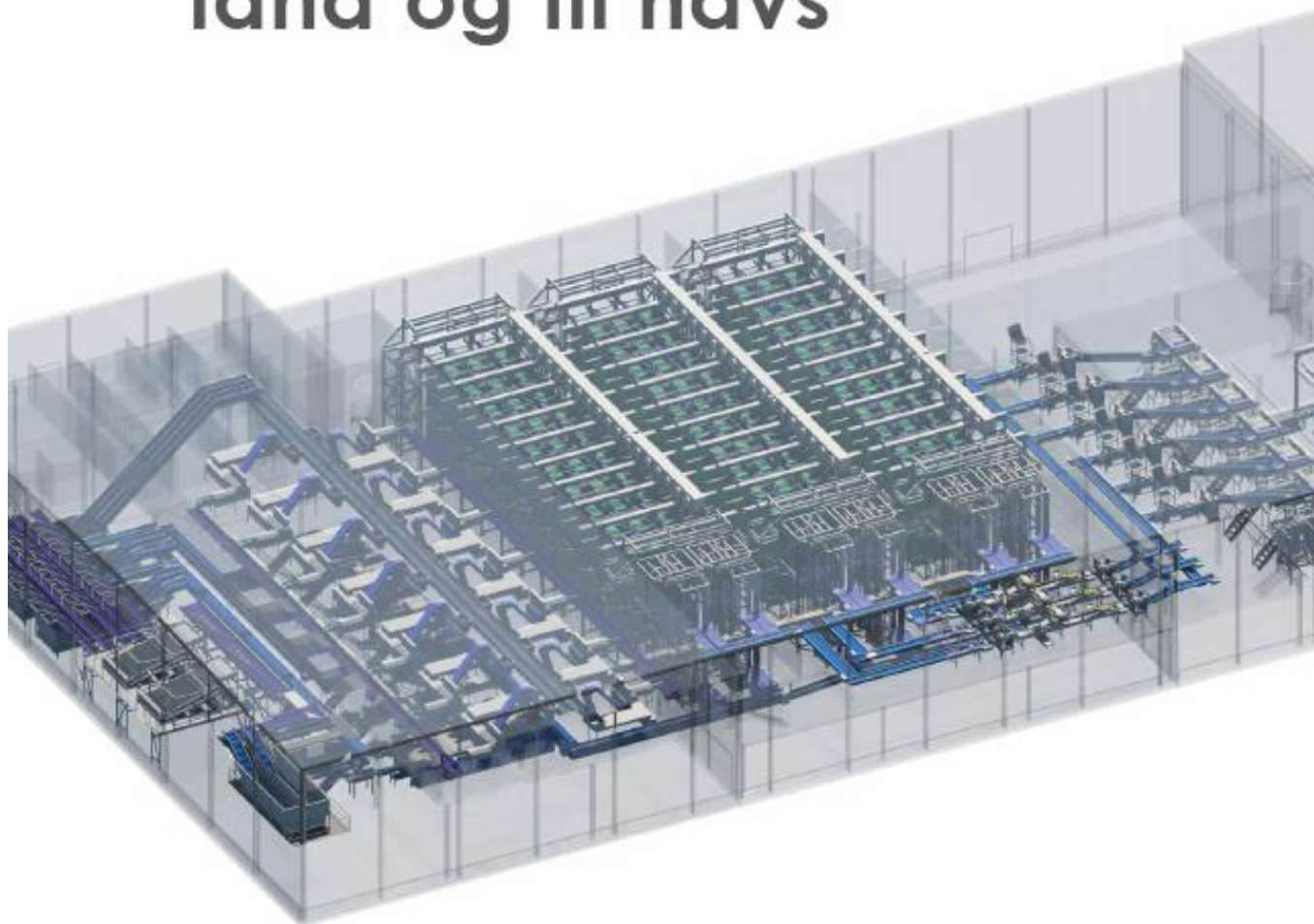
Ishavsmuseets Venneforeining har halde årsmøte og Stian Runne Brandal (tv) tek over leiarvervet etter Bjørn Røyset (th) i foreininga.

fleksible og skreddersydde

automatiserte

løsninger for fiskefabrikker på

land og til havs



optimar  **STETTE**

fish handling with care

optimarstette.com

Gode Polarstarvener!

Det er tid for ein liten ny rapport frå Szczecin. Oss er inne i ei litt laber periode no, grunna store ordremengder ved verftet, men stadig sig det framover.

Det som er viktigast no er å få bekreftelse på at oss kan ta skuta på land. Det er so hektisk i Szczecin-området no framover våren og sommaren, men oss har lovnad på dokking, og det er viktig no at oss får gjort frå oss det under vannlinja. Og fått klargjort skuta opp til rekka.

Så prosjektledar Marek står berre og trippar og venter på «dokkings-vinduet». Når vi så får skuta attende frå dokking, starter den svært store jobben med å ta innredninga tilbake til ca sekstisittitals utsjånad.

Det vert dyrt, utfordrande og ikkje minst spennande. Oss skal nytte eit firma som er spesialistar på innredning til yachter og ellers andre fartøy.

Så vert det naturlegvis mykje elektrisk utstyr, mykje detaljar, men eg byrjer ane enden på denne renoveringa no, og ser berre kor fint det vert!

Men tru meg, svært mykje godt arbeid gjenstår!

Utover dette er det mykje rørarbeid som pågår no, og reparasjon (forsikringssak) etter brannen i bakre lasterom.

Eg tenkte eg skulle nytte denne rapporten til ein lite intervju med prosjektledar Marek Wisniewski, som gjer ein formidabel innsats for skuta, ilag med sine ansatte og dei kjempegode sub contractors som er hyra inn for diverse oppgåver.

Utan Marek hadde dette ikkje gått i det heile, han er ein fyr som ikkje ser mørkt på noko som helst. Marek finn du ikkje på kontoret når det er arbeid ombord, då fyk han rundt og kommanderer og hjelper til. Han ser løysingar der det ser håplaut ut, og han har ein umåteleg god dialog med Skipskontrollen og Riksantikvaren.

Slik eg ser det, utelukkande fordi han inngir tillit og er ein fagmann! Så derfor fortener Marek eit lite kjapt intervju! Eg hukte han opp ein dag for litt sidan ombord i skuta:



Prosjektleder Marek Wisniewski.

Fortel oss litt om di karriere som skipsbygger, prosjektledar og andre ting frå di yrkeskarriere.

– Eg er frå Gdynia, født i 1960. Har utdanning i teknisk skipsbygging og starta mi yrkeskarriere i 1983 på det store Gdyniaverftet.

Her fekk eg lære alt om nyskip-produksjon og reparasjonsarbeid, og starta som montør.

Så vart eg etterkvart formann, og så seinare prosjektansvarleg og sjefsplanleggar på dei ymse oppdraga på verftet der.

Dette har gjort meg istand til å lære alle deler av skipsbygging.

I 1996 slutta eg ved verftet, og byrja hjå McGregor Poland. Der jobba eg med service på skip over heile verda, og eg har opplevd mykje på mine reiser i Afrika, Asia, Amerika og Europa.

Var også i Norge på oppdrag den tida. Så etterkvart vart det Norge og eg var bl.a mykje i Brattvåg i 1994.

Sidan 2004 og fram til 2009 var eg å sjå på kjende norske verft som Kleven, Myklebust, Havyard, Blålid.



Innsida av boks for ekkolodd før reparasjon.

Frå 2009 har eg vore engasjert heime i Polen, og vart avdelingssjef ved Marine Constructions i Szczecin. Og er no ansatt som Teknisk Direktør der, med stort ansvar for all produksjon inne i produksjonshallen og det som skjer ved kaia. Eg vart då gitt ansvaret med å renovere Polarstar.

Kva tenkte du då du fyrste gong såg Polarstar kome siglande opp elva og la til kai ved verftet?

- Skuta ankom Szczecin 9. desember 2013, og vart trygt surra til kai.

Eg visste den skulle bli her ei lang periode. Det var kjekt helse på mannskapet med skipper Johan Veiseth i spissen som hadde hatt ei litt utfordrande, men likevel fin seilas nedover.

Etter den første inspeksjonen ombord i skuta, forsto eg fort at dette ville bli den største utfordringa i mi karriere!

Polarstar ankom kaia og Polen i svært dårleg forfatning!

Maskinromet, dekk, dekksutstyr, lasteroma, oljetanker og ikkje minst overbygget og innredninga framsto utslete og veldig dårleg vedlikehalde. Håper eg ikkje fornærmar noken når eg seier at skuta var mishalden over lang tid.

Eg såg mykje stålarbeid framføre meg. Eg forsto fort at å skulle få dette reparert og renovert slik at skuta igjen skal framstå som på 60- og 70-talet, ville bli ei kjempeutfordring, men vel verdt arbeidet for redar, for Norge som polarnasjon, og for folket som kjenner denne skuta så godt.



Nye mannhol for brennoljetankar.

Fortel kort om ditt samarbeid med Riksantikvaren og Sjøfartsdirektoratet (Skipskontrollen)

- Vi byrja det fysiske arbeidet i mars 2014, etter samtalar og samråd med RA, NMD og redar.

Eg visste at dette skulle gjerast i tråd med reglar og krav som desse partane stilte, og forsto også fort at denne renoveringa kom til å bli basert på historiske bilder, på lite dokumentasjon, og at dette ville krevje svært godt samarbeid med dei nemde instansar.

Dette har gått svært bra! Med god hjelp fra bl.a Ishavsmuseet Aarvak som har sendt oss masse bilder, med god dialog og klare kriterier, så har dette vore krevjande, men kjekt!

Eg har dokumentert tilstanden slik det var FØR arbeidet starta, gjennom vekentlege rapportar om korleis arbeidet skreid fram og til slutt ferdig renoverert med full dokumentasjon som RA og NMD godkjenner.

Frykteleg med arbeid, men oss er pinlig nøyaktige og vil gjenskape mest mulig slik det var!

Eg er kry av å seie at eg og verftsfolka har fått mykje skryt fra RA og fra NMD, og det er hyggjeleg.

Korleis har du oversikt over alt som skal gjerast?

- Først vart det laga ein total spesifikasjon over alt arbeidet, som ein overordna plan. Så vart den stykka ned til fem sokalla «pakkar» der det vart spesifisert alt som skal gjerast, pakke for pakke. Når pakken er gjort, kjem RA og NMD sjekker



Marek har hatt godt samarbeid med Riksantikvar Erik Smaaland (i midten).

og lagar merkander som oss må forholde oss til. Når so pakken er godkjent og dokumentert, går vi vidare på neste pakke.

Dette har gjeve meg og andre god kontroll og oversikt, og alt vert gjort pinlig nøyaktigt, så godt det let seg gjere.

Vidare har oss ein framdriftsplan som altså strekkjer seg til juni 2017.

Det skal nok gå, men vi treng smidig produksjon av det som står igjen. Slik eg ser det, er vi sånn ca halvferdig. Men veit at det ser verre ut enn det er! Folk oppe i Norge kan byrje gle seg til sommaren 2017!

Har du eigne folk til all renoveringa eller nyttar du underleverandørar på deler av arbeidet ?

- Szczecin er ein velkjend verfts-by med mykje god ekspertise. Vi har eigne folk som gjer mykje av arbeidet, men til for eksempel malingsarbeid, motor og maskinarbeid, hydraulikk og snikkararbeid, nyttar oss underleverandørar. Svært dyktige folk har oss hatt, spesialistar og fagfolk på alle plan.

Så eg er godt fornøgd så langt, og det ser eg forstår eg NMD og RA også er.

Og redar er heile tida innom og diskuterer og kjem med forslag og dokumentasjon plukka opp, så det hjeper også. Verkar fornøgd han også!

Du har sagt at dette er di største utfordring i yrkeslivet så langt. Er der andre ting som du

vil nemne som har overraska deg gjennom denne renoveringa?

- Ja det har vore mange pussige ting som har skjedd, og som har overraska meg. Den svært store interessa for skuta, både gjennom besøk, henvendingar, bl.a Polsk radio og TV, har overraska meg.

Det ser ut til at mange veit om «den polare legende» som dei kallar skuta her nede.



Reservepropellen reparert og nypussa.

Den verste opplevinga definitivt var brannen i lasteromet. Det var ei fæl affære eg skulle vore forutan!

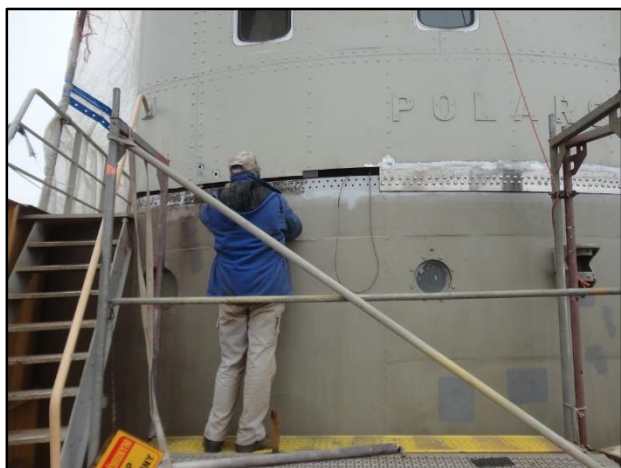
Då oss skulle få tilgang til nokre rør som gjekk gjennom romet, så tok det fyr i isolasjonen (styropor) og det vart slått full alarm. Heldigvis fekk eg dei tre som var der nede raskt opp, og fekk skalka lukene så godt eg kunne.

Det vart ringt til brannvesenet som kom veldig fort. Alt skjedde rasande fort, styroporen var god tennkjelde! Alt treverk, som der var ein del av i lasteromet som dykk sikkert veit, alt elektrisk, rør, nye røropplegg vart totalskada.

Eg kan berre takke for at alt gjekk vel, men eg har til denne dag ikkje tilgjeve meg sjølv at det opsto ein slik brann.

Men heldigvis gjekk ikkje liv tapt, det er det viktigaste.

(her vil eg gjerne legge til at det var profesjonaliteten til Marek som berga både folk og større skader. Lynkjapt reagert, klare meldingar og eit HMS på verftet som virka! Utan dette kunne ting sett mykje verre ut og eg veit Marek har fått lovord om det han makta i desse kritiske minutta frå dei ulike instansar)



Nytt aluminium mellom kaising og rorhus.

Kva er du mest fornøgd med gjennom denne renoveringa. Du er ikkje ferdig enno, det er ca eit år til skuta skal heim til Norge.

- Så langt er eg godt fornøgd med det arbeidet som er gjort. Spesielt det kompliserte og store arbeidet i maskina, alt stålarbeidet, det nitidige rørarbeidet.

Og so trur eg folk vil bli begeistra for tredekket som er lagt, det er som på det finaste cruise skip! Sjølv om dette er ei ishavsskute med si røffe forhistorie, so skal det no verte fint, det arbeidet oss gjer.

Skal ikkje sluntre unna noke, eller lage letvinte løysingar!

Eg er og fornøgd med at eg heile tida kan forholde meg til proffe folk i arbeidet, og at oss veit kva oss held på med!

Det som framstår i starten som meiningslaust, ser eg meir og meir viktigheita av, så eg har lært mykje av Riksantikvaren også, dette med å ta vare på historia.

Du skal ta skuta attende til 60-70 talet. Korleis er det mogeleg?

- Eg har den opprinnelege byggespesifikasjonen fra april 1947, frå verftet i Skottland som bygde skuta.

Vi har også fått mykje informasjon frå tidligare mannskap, frå tidligare eigarar, spesielt frå Ishavsmuseet Aarvak.

Ettersom eg forstår må dette museet ha eit utruleg stort arkiv!!!



Korrodert aluminium i kapteinssalongen før reparasjon.

Johan Veiseth gav også viktig informasjon då han var her, noko som gav godt grunnlag i oppstartfasa av renoveringa.

Dette prosjektet er naturlegvis kjempevanskeleg å gjennomføre med lite tegningsdokumentasjon, men overkomeleg.

Eg veit det har vore ymse endringar, slik at ikkje alle vil kjenne seg aldeles igjen i alt.

Kanskje spesielt i innredninga, der det vil måtte gjerast ymse val og beslutningar ilag med RA. Men det vert fint.

I tillegg til all dokumentasjon vert skuta fotografert før, under og etter arbeidet er gjennomført, og det finnst allereide eit svært stort fotoarkiv ved verftet vårt.

Veke for veke gjennom desse vel to åra oss har halde på, har oss fotografert, notert, skreve rapport og arkivert. Tusenvis av bilder!

Og eg gler meg til skuta ligg der isblå og fin, med det karakteristiske mørke styrehus og nyplanka dekk, og mastegul der det skal vere. Polarstar vert prektig!

Korleis har samarbeidet med redar vore?

- Eg kan vel seie at samarbeidet med redar har gått rimeleg greitt.

Det er alltid ynskje om meir dokumentasjon men i all hovudsak har dette gått greitt. Oss har unngått dei store «slåstarkaulene», så det har berre gått fint.

Har inntrykk av at eigarane gjer alt dei kan for å hjelpe til i jakta på rett informasjon. Men av og til er hans ynskje om ekstra finish krevjande å gjennomføre!

Til slutt, kjenner du historia til Polarstar og veit kva spesielt og unikt polarfartøy dette er?

- Ja skuta har vorte som mi eiga. Eg er svært stolt av dette oppdraget, og eg er svært gla i skuta. Eg har lese meg opp på alle media eg kan finne og forstår den store verdien skuta har for land og folk.

Den må då ha ei heilt unik og viktig historie! Og eg forstår at skuta har stor verneverdi! Og eg gler meg til å gjere alt ferdig og få godkjentstempelen frå RA og NMD!

Det vert ein stor dag, men også ein vemodig dag, for då veit eg skuta set kurs nordover og vekk frå kaia mi her i Szczecin.

Det var kjekt å ha denne stunda i lag med denne energibunten!

Marek er ein fin fyr, kjekk å samarbeide med og skuta har vorte hans store jobb lidenskap!

Eg er gla for at det vart han som har hatt styring med prosessen, og det trur eg NMD og RA også er!

Til slutt ynskjer eg alle Polarstar vener ein god sommar! Til hausten skal det skje svært mykje ombord, så det er berre å fylgje med i verdens beste polare tidsskrift!

helsing

Willy, tlf 95070668



Nytt galgedekk ferdig lagt.



Til Vesterisen i 1914.

Dagboksnotat av Knut B. Brandal

Tirsdag 23. mars. Vi gikk ut fra Ålesund i bra vær.

Men da vi kom ut for land, så fikk vi motvind og ruskevær. Så det blev ikke lenge før vi måtte til at reve seil.

Siden har det gått på denne måten, at reve, så ligge å bakke for så at strekke seilene på igjen.

Slik har det gått hele tiden til vi kom opp under isen.



Søndag 4. april.

I dag er det første påskedag. Vi fordriver tiden med læsning.

I føremiddag såg vi iskanten. Maskinen blev stoppet fordi det blæste god vind.

Mandag 5. april.

Klokken 11 på førmiddag blev maskinen satt igang.

Vi har kryssset og gått baut til, nu i eftermiddag. Her er flere skuter som går samme vei som oss, det er: s/s "Aarvak", s/s "Øst", s/s "Runne" reder og fører Peder P Brandal, s/s "Polarstrømmen" reder og fører Lyder Strømmen.

Det er ikke nogen fast is, men bare drivis.

Klart veir. Fin vind av N.O.

Tirsdag 6. april.

Vi har gått ind i isen. Kursen har været nord.

Klokken halv 3 eftermiddag fikk vi den første klappmyts, siden fikk vi ti sæler.

s/s "Aslak" av Ålesund sees i en halv mils avstand.

Pinkerton, Monkey og Max fyrbøter synest at det er nogen rare dyr vi fangster på. Pinkerton var Edvard Fylling, Monkey var Petter Ulstein og Max var Molvær.

Tåket veir, fin bris av O.S.O

Onsdag 7. april.



S/S «Øst».

Vi låret ned begge båtene til fangsting klokken 1 eftermiddag.

I halv ti tiden sluttet vi å fangste og begynte at flå ungsel.

Den er så liten at vi kan stikke den i trøyelommen. Vi fikk vel 300 dyr. Tykk tåke, stor dønning.

Torsdag 8. april.

To skuter til er i lag med oss, det er s/s "Uda" av Bergen og s/s "Floren" av Ålesund. Vi har praiet "Floren", de hadde fått nogen dyr.

Vi har fangstet lite i dag.

Fredag 9. april.

Vi har gått igjennom iskanten og fangstet ett og andet dyret. Vi praiet s/s "Runne", de hadde ca. 400 dyr. Fra 3 tiden til klokken 7 i aften har vi ligget stille for tåke. Monkey og jeg var ombord i "Floren" på besøk.

Tykk tåke med sne iblant. Svak vind av nord.

Lørdag 10. april.

Maskinen blev satt igang i morges, i 6 tiden.

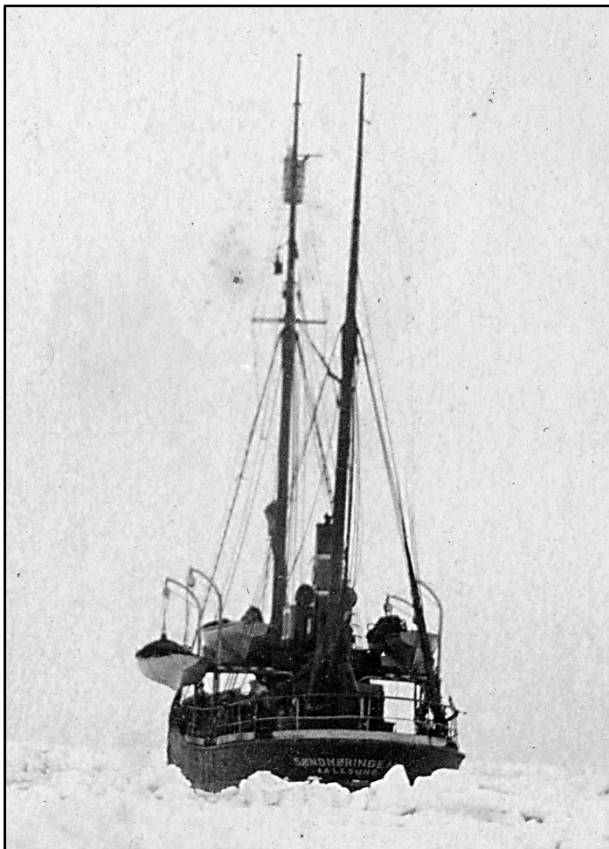
Vi har gått nordover. Det er bare slakk is. Vi ser tre stimere vest i horisonten.

Bra med dyr i dag, vi har fått ca 70 stykker. Voldsom dønning, litt snetykke.

Søndag 11. april.

I 6 tiden i dag morges praiet vi s/s "Søndmøringen" av Ålesund skipper Johan Sandvik. De hadde vært borti gammelselen. Siden gikk vi ind i isen og fangstet.

Vi fikk over 100 dyr. Isen begynte at sette i sammen og på samme tid begynte vinden at øke på så vi måtte gå ut av isen.



«Søndmøringen» i isen. Foto frå Else Bueide Eilertsen.

Vi la oss stille i en vokke for at drive. S/s "Jopeter" av Brandal og s/s "Søndmøringen" ligger i lag med oss.

Siden kom s/s "Herkules II" også.

Skindene blev nedplattet på tankene og båtene satt ind på dekket. Deretter blev det tatt ind to rev i storseilet.

Maskinen blev satt igang og vi kjørte utover. Vinden blev friskere og friskere. Stor dønning. Snetykke og storm av S.S.O.

Mandag 12. april.

I natt mellom klokken tolv og ett gilkk vi igjennem en isstrimmel, der var vi uheldige og en stor is boret sig ind i siden og knuste ishuden samt 5 spant og garneringen.

Det blev undersøkt om skuta hadde fått nogen lekkasje. Men det viste sig at skuta ikke tok ind sjø.

Kapteinen og første styrmanden har revet frem to køyer forat tette indenbords, der etter blev køylene indredet igjen, så som dem var før.

Gustav R Brandal låg i underkøyen da vi støtte på, han blev slengt ut av køyen og frem på

dørken. To melsekker som låg i overkøyen fikk han over sig.

Jeg låg agterut i køya til Benjamin Brandal som var anden skytter.

Det var ikke liggendes mer forut, for det lækte alle steder. De som fremdeles låg fremme i lugaren sov i olieklæder.

En stimer såes i øst, den var visst på vei til Norge. En stimbark går her også og krydser. Det er antagelig "Tulla" av Sandefjord. Stormen har lagt sig.

Svak vind av nord.

Tirsdag 13. april.

Vi går vestover langs kanten.

Vi har kullet fra for midt tanken. Vi blev praiet av fangstbåtene til s/s "Herkules" og s/s "Haugen" av Brandal, skipper og reder Sigvald S Brandal.

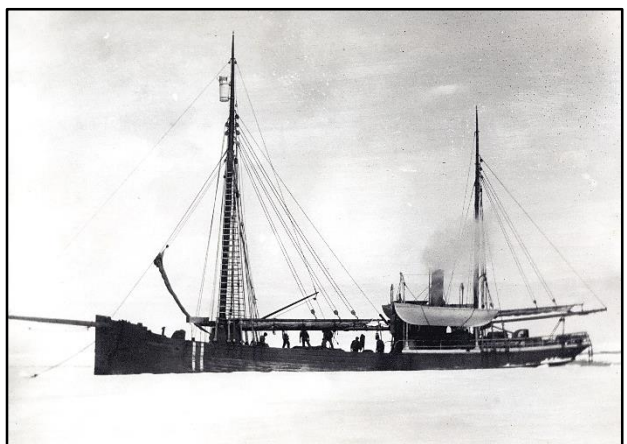
De skulle avsted etter gammelsælen, men de fikk ingen. Vi låret ned styrbordsbåten og skulde avsted for å ta nogle dyr som vi såg, men vi fikle kun 3 av dem.

Onsdag 14. april.

Vi har gått igjennem knulteris hele dagen.

Kursen er omtrent syd. s/s "Løftingen" av Brandal, skipper Ole Eiken, praiet oss i eftermiddag. De hadde 50 dyr.

S/s "Harald" av Haugesund og s/s "Runne" kommer etter oss. De siste skind som vi hadde liggende på dekket blev plattet ned på en tanke. Snetykke, frisk vind av O.N.O.



«Løftingen»

Torsdag 15. april.

Vi har ligget og bakket i hele dag med to revet storseil og fokke. I dag har jeg vært frisør til

første styrmanden, Mikal Marø. Mesteren, Peder Klomr. Stevard, Elias Molvær, Max fyrbøter, Martin Molvær, og mig selv. Til tidsfordriv går tiden med at spille kort og arbeide små rammer til fotografi. Tykk snekave, storm av N.O.

Fredag 16. april.

Stormen har gitt sig noget. Her foregår ikke meget andet end at vi bakker fremdeles. Max fyrbøter har vasket sine klær. Isen er meget utover reven, det er bare strimler.

Lørdag 17. april.

Vi satte maskinen igang klokken 5 i føremiddag og begynte at gå sydover. Lårte av seilene og tok dem i band. Vi har fått 35 dyr.

Dem blev plattet sammen med de andre ned på tankene.

Kapteinen var en tur ombord i s/s "Herkules" og slo sig en hyggelig passiar.

Har strekt seilene på igjen for at bakke. Sne og tåke, frisk N.N.O.

Søndag 18. april.

Vi har lagt og bakket hele dagen.

På nattvagten fanget vi en Nassis på en ca 200 kilo. Max fyrbøter har vasket maskinrommet og pusset messing. Stor dønning og snetykke.

Mandag 19. april.

Vi har bakket fra og til langs en isstrimmel.

Kapteinen feirte sin fødselsdag. Alle mand fikk hver sin cigar.

I vest sees 7 stimere. Jan Mayen sees i en S.W. lig retning. Frisk vind av N.O. Stor dønning.

Tirsdag 20. april.

Vi har gått østover. Iskanten er meget tett, vi kan ikke stikke baugen igjennem.

Her ligger 9 stimere. Mester og stuert var ombord i s/s "Elf" av Kristiania, Isak Notø er skipper der ombord.

Kapteinen og jeg var ombord i s/s "Heim" av Ålesund, skipper Anders Lillebø, reder Lars Bakke Ålesund.

Vi har kullet en av babordstankene og fyllt vand på vandtanken. Tåget veir, fin bris av N.N.O.

Onsdag 21. april.



Selfanger «Elf» av Ålesund.

I natt kullet vi tom en av styrbordstankene. Da det led mot 7 tiden i morges blev det observert gammelsæl inde på isen.

Styrbordsbåten blev gjort klar, deretter blev den satt på vandet. S/s "Harald" slæpte den ind i isen så langt den kunne. Jeg var med.

Det blev en kapproing hvad remmer og tøyer kunde holde, fordi der var så mange skuter i konkurranse.

En båt fra hver skute rodde indover, den ene foran den andre. Det blev ikke meget på hver fordi isen var så tett og vanskelig at forsere, selen var også meget sky av sig.

Det blev en travel jobb at få båtene ut igjen, men det lykkedes endelig. På vår båt hadde vi 30 dyr. Båten blev taget opp i daviden igjen.

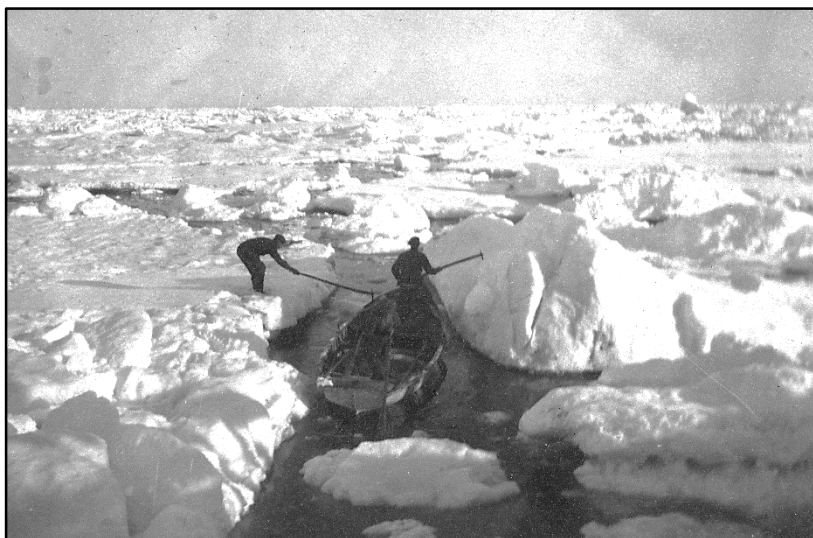
S/s "Floren" kom på siden og leverte nogen brev.

Kapteinen hugget til 3 planker som vi boltet fast foran hullet på bagbordside. Da det var gjort blev det at kjøre østover. Omtrent en times gange fra der vi fangstet hadde det lagt sig opp en mengde gammelsæl.

Båten blev låret påny og indgjennem isen bar det med skyving og draging så man skulle tro at båten blev slitt i to, men ind til sælen kom alle båtene likevel.

Ingen fikk noget andet enn nogen få dyr. Så var det til at slite båtene ut igjenn, det var en travel lek.

Somme måtte drage båten over isen og andre måtte gå foran med fanglinen og hale å dra av



Med fangstbåt fram gjennom isen.

alle krefter til årene blev satt i sjøen igjen utenfor kanten.

Båten blev tatt opp og satt på dekket med en gang og skuten blev gjort seilklar. Den siste isstrimmelen blev passert klokken 9 ettermiddag.

Kursen er syd, klart veir fin bris av N.N.W. Vi er på hjemvei.

Torsdag 22. april.

Vi har plattet ned de siste skind så lå igjen på dekket.

Jan Mayen blev passert i ettermiddag. En seiler stod vestover øst for Jan Mayen.

S/s "Dag" av Hjørungavåg, skipper Godtfred Brandal reder Olav Nedrelid, har vi seilt agterut. Megen slingring, snetykke frisk vind av S.W.

Fredag 23. april.

På nattevagten gikk storklyveren overbord, så det blev en hård jobb at få den ind igjen. Vi går med torevet storseil, hel fokke og to revet mesan. Klyveren er på ettersom det passer med vinden.

Skuten gjør sine 7 mil i gjennomsnittsfart. Klart veir, frisk vind.

Søndag 24. april.

Har taget ut revet i storseilet og strakt det. Toppseilene er også satt på. Det er god kjø. Skuten gjør fram i 9 mils fart. klart veir, men en snebyge. Frisk vind av W.N.W.

Søndag 25. april.

Har strøket toppseilen, samt klyver og mesan.

Vi fikk solen idag. Vi var på 65° 14' NBr.

Mandag 26. april.

Vi har satt på alle overseil og klyver. I 3 tiden i ettermiddag såg vi land. Vi fikk landkjenning på Nordøerne. Kom opp under Ona og satte kursen forbi Græslidfallene og gikk ind Vigrafjorden og deretter til Ålesund.

Klart veir med solskin. Fin trekk av syd.

"Admiralen" blev satt på land med han Wik i Fagervika og der blev skaden i skutesiden reparert. Vi fikk oss en hel ferie. I den ferien lærte jeg mig at sykle. Vi fikk leige sykkel med A.Follestad i Kipervika for 3 kroner turen.

Volle-Kalla og jeg skulle ha oss en tur inn til Spjelkavika og Brusdalen.

På innoverturen møtte jeg en mand med en firehjuls vogn og to hester. Jeg sanset ikke bremsene men kastet mig av sykkelen, men lykken var bedre for mig enn "åtaferden".

Jeg låg på veien så lang som jeg var og helt kvit av støv.

- Du må ikke slå deg ihjel,- sa mannen. Jeg kostet av mig og sykkel videre.

Jeg var helt inn til Borgundbrua og så snudde jeg utover igjen.

Da jeg skulle sykle forbi Foged gården så var der en mand på veien og han kjørte jeg på. Jeg klappet ham så pent på skulderen og manden ser på mig og sier: - Det gjere ikkje mej noke, det var nok verst for dig sjøl .-

Da jeg korn ut igjen til byen så var jeg snar til at levere fra mig sykkelen. "Admiralen" hadde fra før rorhuset bak skorsteinen, nu hadde den en større reperatur hos Liaaen i Ålesund. Da fikk den ny kaising- med nytt rorhus og bro på hver side og nu blev skorsteinen sett bak rorhuset. Det blev nu meget trivligere ombord.

I luftputebåt over Nordpolen

Av Leiv Arne Grimstad

Audun Tholfsen fortalde om eit års Nordpol-overvintring i ein luftputebåt.

ISHAVSMUSEET I BRANDAL:

Mange i den store forsamlinga som lytta til lillehamringen Audun Tholfsen sitt foredrag under polarkvelden fredag 19. februar må ha tenkt på luftputebåten Svevaren, som hadde nokre prøveturar over Breisundet for om lag femti år sidan.

Tholfsen fortalde nemleg om eit års Nordpol-overvintring om bord i luftputebåten Sabvabaa (inuittisk namn).

Luftputebåt så langt nord i Arktis? kan du spørje. Der er vel ikkje ope hav?

Nei, men denne luftputebåten gjekk på is! Først vart båten frakta så langt inn i isaudet som den tyske isbrytaren Polarstern hadde kapasitet til. Deretter bles luftputebåten seg vidare, med skroget kloss over isflata.

Sårbar for «høge isbårer»

Men på same måte som Svevaren var sårbar for høge bårer, var luftputebåten med berre Tholfsen og geofysikaren Yngve Kristoffersen om bord sårbar for «høge isbårer».

Desse haugane og ryggane måtte dei for ein kvar pris unngå. Relativt jamn is og godt køyrelys var hovudvilkår for å kome seg fram.

-Likevel var det ein avslappa måte å ta seg fram på, samanlikna med pulk, sa Tholfsen til humring frå publikum. I løpet av året dreiv det halvtanna kvadratkilometer store isflaket som luftputebåten var på, milevis i det store polarområdet. Isen var 1,10 meter tjukk til å begynne med – og då ekspedisjonen vart runda av.

Det var likevel ikkje til å unngå at luftputebåten av og til gjekk seg fast – og då var det å ta fram motorsaga, jekke opp og få båten på gli igjen. Det kunne gjerne ta 3-4 timar.



Audun Tholfsen og Yngve Kristoffersen framfor luftputebåten Sabvabaa.

Hovudføremålet med turen var å skaffe seg kunnskap om sedimenta i Nordpol-botten. Ved å gå inn i dei undersjøiske rasområda kunne prøvene gi fakta om hendingar som låg svært langt tilbake i tid. I tillegg undersøkte dei atmosfæriske forhold, havstraumar og sjøis.

Luftputebåten vart sleppt av Polarstern 30. august 2014 og eskortert frå Framstredet til Longyearbyen 18. august året etter av selfangstskuta Havsel.

Når luftputebåten endeleg var i posisjon, heldt han seg stort sett i same område heile tida og flytta på seg berre to gonger innan ein distanse på berre 500 meter. Flyttinga foregikk med vinsj.

Ekspedisjonen fekk altså med seg alle årstidene på Nordpolen.

Ein gong i året

-Er det forresten nokon som veit kor mange gonger sola står opp og går ned på Nordpolen i løpet av eit år? ville Tholfsen vite i eit prøvespørsmål til salen.

-Ein einaste gong, svara det.

Nemleg. Då ekspedisjonen starta tidleg på hausten var dagslyset med heile døgnet, men vart stadig svakare. Til slutt gjekk sola ned og kom ikkje oppatt før våren emna seg. Då kom også fugle- og dyrelivet i gang att.

Meir fjellrev enn isbjørn

Litt overraskande såg ekspedisjonen mykje meir fjellrev enn isbjørn. Fjellreven kunne dukke opp ved luftputebåten midt på den mørkaste og kaldaste vinteren – og ingen veit eigentleg kva det tre kilo tunge og langvegsflakkande dyret lever av.

I mørketida var småturar ved fullmåne den einaste måten å kome seg litt bort frå luftputebåten på. Men når lyset kom, vart det mulig å gå lengre skiturar.

Isflaket som ekspedisjonen heldt til på, vart utsett for årstidene sine lunefulle omveltingar. Isskruing, råk-danning og overvatn på isen gav mange utfordringar. Undervegs måtte dei forlate ein sjølvbyggd «luftputebåt-hangar» av is – og ein gong stakk ein russisk ubåt nasen sin opp gjennom isen. Ubåt-kapteinen hadde nok høyrte lydane og lurte på kva som foregjekk.

Då ekspedisjonen runda av til sommaren låg luftputebåten på ein diger skrugard medan isen omkring var flekkvis overfløymd av vatn.

Kor kaldt?

-Kor kaldt var det? spurde ein publikummar.

Det visste ikkje Tholfsen, faktisk.

Termometeret deira rakk nemleg berre til minus 40 – og ein god del av tida var det kaldare enn som så.

Men han kunne stadfeste at det vart trasig når temperaturen la seg under 30 kuldegrader i over to månader i strekk. Om sommaren, når sola skein, kunne han derimot gå ut i ei skjorte. Då kunne temperaturen kome opp i 7-8 grader på det meste, trudde han.

Men dette med temperaturmålingar var tydelegvis ikkje ekspedisjonen si sak. Vi kan derfor her føye til at den offisielle kulderekorden i Arktis-området er på minus 67,8 grader i Sibir. Medan Sydpolen har minus 89,9 grader som offisiell rekord. På grunn av sjøvarmen blir det ikkje på langt nær så kaldt på Nordpolen. 50-60 grader på det kaldaste?

Fiskesuppe i staden for kams

Lysbildeforedraget var på om lag tre kvarter. Etterpå fekk den talrike forsamlinga seg ein velsmakande torskemiddag nede i matsalen. Rogna var sjølvsagt inkludert, men sidan dei ikkje hadde fått tak i nok lever, vart kamsen droppa til fordel for ei fiskesuppe.

Det austlendingen Audun Tholfsen forresten ikkje fortalde, var at han er halvt sunnmøring, med mor frå Bjørkedalen. Han er faktisk fødd i Ålesund.

Museumsstyrar Webjørn Landmark takka Tholfsen for det interessante innblikket og gav han eit årsabonnement på Isflaket og ei bok i «premie».

JT MEKANISKE AS
Leverandør av maskiner og utstyr
for
næringsmiddelindustrien
Tlf. 70273660 / 97537300

Sir Ernest Shackleton

Av Andreas Ringstad

Då Ernest Shackleton den 9. januar 1909 saman med tre kamerater stod på 88 grader og 23 minutter sørleg breidde, og dermed hadde sett ein fantastisk "lengst-syd" -rekord, måtte han ta eit avgjerande og bittert val.



Skulle dei fortsette dei siste 180 kilometerane og dermed verte dei første som nådde polpunktet, eller skulle dei innsjå at dei no var komne så langt som det var mogeleg å kome med dei ressursane dei rådde over?

Dei som stod der var alle engelske, og hadde sidan starten den 29.oktober året før med strev og møyse slite seg nesten 1300 kilometer frå utgangspunktet ved Kapp Royds.

Valet var vanskeleg, men likevel enkelt. Tilbaketuren ville verte krevjande og maten ville så vidt strekke til. Også tida dei hadde til rådigheit for å rekke tilbake til ekspedisjonsskuta "Nimrod" før denne måtte forlate Rosshavet før vinteren sette inn, var svært knapp.

Dei forstod alle at det stod om livet, og som Shackleton sa seinare: " Det var betre å

kome heim som eit levande esel enn som ei daud løve".

Dermed hadde dei triumfen med ny "lengst-syd" -rekord, men det gjævaste trofeet måtte dei seie nei til.

Ernest Shackleton vart fødd i Irland den 15. februar 1874 som nummer to i ein barneflokk på i alt 10 sysken.

Foreldra var av engelsk avstamming og han fekk såleis både den engelske og den irske kulturen inn frå barnsbein av.

Faren var jordeigar, men seinare utdanna han seg til lækjar, og då Ernest var 10 år flytta familien til London der faren oppretta sin eigen praksis.

Dermed vaks syskenflokken opp i London og vart fullblods engelskmenn, men den irske bakgrunnen prega likevel Shackleton heile livet. Som person var han frå tidlege år ein sjølstendig og vel også ein litt rampete gut.

Skulen mislikte han på grunn av dei stive og tilgjorde læremetodene, men samtidig var han ein vitelysten lesehest som var full av uro og påfunn.

Ein av lærarane oppsummerte sitt inntrykk av guten med å seie: "Ernest er ein rullestein som det neppe vil gro mose på".

Ferdig med grunnutdanninga si etter tre år ved Dulwich College, mønstra han på fullriggeren "Hoghton Tower" som dekksmann, og der det å trasse vind og storm var dagleg kost.

Han var då nettopp fylt 16 år, og faren måtte betale for opplæringa som han etter kontrakta hadde rett til å få om bord.

Målet var å utdanne seg til sjøoffiser og på sikt kanskje til kaptein på eiga skute.

Kapp Horn var den ultimate prøva på sjømannskap, og jomfruturen gjekk frå England til Valparaiso, så etter nokre veker til sjøs kunne Ernest kalle seg djupvassegjar som hadde runda Hornet og bestått prøva.

I breva som han sende til foreldra og til kamerater heime beskriv han i blomstrande språk korleis livet ombord arta seg.

Spesielt klatringa i riggen når segla skulle bergast var ei utfordring og der fallet ned på dekk var siste reis om noko gjekk gale.

Etter fire år som uteseglar ombord på same skute, hadde han ry på seg for å vore med på det meste, og vart rekna for fullbefaren sjømann. Han mønstra av i juli 1894, og i august same året fekk han sitt sertifikat som 2.styrmann. Første steget på stigen var nådd og han hadde med flid og karakterstyrke vunne seg ry som ein viljesterk ungdom som ein kunne stole på.

To år seinare gjekk han opp til eksamen som 1.styrmann og deretter avla han som 24-åring skipsførareksamen og var dermed kvalifisert til å føre britiske skip på alle hav.

Det var imidlertid slik at for å verte kaptein måtte ein først skaffe lang og plettfri fartstid som underordna befal. Ein måtte, som det heitte, gå gradene og Ernest segla såleis i fleire år som styrmann og bygde seg vidare opp med tanke på kapteins-karrieren.

I desse åra var det å utforske fjerne og utilgjengelege stader ein rikmannsport som ga ekspedisjonsleiarar og deltakarar ein eigen dåm. Spesielt dei polare områda var innhylla i eventyr, og mange land deltok i den kappestriden det var å overvinne vanskane og legge nye område inn under sitt territorium.

Sjølivet hadde forsterka Shackletons sans for eventyr, og etterkvart såg han i fantasien seg sjøl som noke meir enn ein kaptein i handelsflåten.

Erfaringa som dekksoffiser hadde vist han at han hadde godt lag med folk på alle nivå. Han var effektiv og snarrådig og vann seg stor respekt blant dei underordna ombord ved sin enkle veremåte og sitt gode humør.

Når det røynte på siterte han dikt av kjende engelske og irske poetar, og viste dermed at han kunne meir enn å rigge segla og herse med mannskapet.

Ein person som i disse dager sysla med planer om ein stort opplagt engelsk ekspedisjon var marineløytnant Robert Falcon Scott.

Målet var Sydpolen og ekspedisjonen fekk namnet "The National Antarctic Expedition".

Namnet fortel at dette var ein nasjonal ekspedisjon som skulle åpne Antarktis for Storbritannia og legge grunnen for meir heider og ære for det engelske imperiet som no stod på høgda av si makt. Etterkvart vart ekspedisjonen meir kjent under namnet "Discovery-

ekspedisjonen" etter skuta som skulle føre deltakarane inn i Rosshavet og fram til den utpeikte staden for hovedbasen.

Det eventyrlege ved denne ferda fanga straks Shackletons interesse, og også det at ein 32-årig marineløytnant var funnen verdig å verte utnemnd til ekspedisjonsleiar.

Som deltakar på denne turen kunne han legge grunnlaget for noko meir enn å vere sjømann i handelsflåten resten av livet.

Det enda med at Shackleton søkte om opptak og etter ei tid med uvisse vart han innkalla til intervju.

Lovnad om å få bli med fekk han ikkje, og mens Scott var oppteken med planlegging og praktiske gjeremål for å få stabla på beina det nødvendige for gjennomføringa av ekspedisjonen, gjekk Shackleton til sjøs igjen.

Tidleg i mars 1901 kom han heim, og fekk då endeleg vite at han var teken ut som medlem, og dermed var grunnen lagt for det som skulle verte hans største og einaste lidenskap for resten av levedagane.

Han vart utnemnd til 3.styrmann, og etter at kontrakta var undertekna, gjekk han inn som ansvarleg offiser og deltok for fullt i alt som skulle på plass før avreise.

Av natur var Robert Scott og Ernest Shackleton to ulike typer der den eine var reservert og litt tilbaketrekt mens den andre var full av humør og innfall.

Bakgrunnen deira var også ulik der Shackleton hadde erfaring frå handelsfloten og Scott frå den engelske marina.

Likevel kan ein seie at begge gjorde sitt beste for å få til eit godt samarbeid, og Scott var ikkje misnøgd med Shackleton som styrmann eller som ekspedisjonsdeltakar.

Endeleg kom 31. juli 1901 som var den planlagde avreisedagen, og "Discovery" segla ned Themsen.

Den store reisa hadde starta!

Komne ut i rom sjø vart kursen lagt sørover og første stopp var Madeira.

Så gjekk det slag i slag, og i slutten av august kryssa dei ekvator.



Discovery langs barrieren 1902. Foto frå Wikipedia.

Dei kom til Kappstaden 4. oktober der dei hadde landligge nokre dagar før den vidare seglasen til New Zealand dit dei kom 28. november.

Det viste seg snart etter avreise at "Discovery" ikkje var den beste skuta dei kunne valt, lekkasjane var tildels store og dei hadde mykje arbeid med lensing og omstuing av last på turen. Mellom anna vart ein stor del av turrfisken som var innkjøpt, og som skulle brukast til hundefor, gjennombløytt og vart etter ei tid ubrukeleg. Dette fekk konsekvensar seinare då mangel på hundefor gjorde at hundane fekk for lite mat og vart både avmagra, iltre og lite arbeidsvillige. Ingen ombord hadde særleg kjennskap til stell og bruk av hundar som trekkdyr, og etter kvart vart både omsorga og stellet redusert til eit minimum.

Detta straffa seg seinare, då utmagra og svoltne hundar slett ikkje greidde å yte sitt beste. Etter eit par vekers opphald på New Zealand vart kursen sett mot syd, og første isfjella møtte dei den 2. januar 1902.

Det vart ein del dramatikk i kampen med isen, men omsider kom dei inn McMurdo-sundet og fann seg ei trygg hamn den 8. februar.

Dei var no på 77grader 50 min. sørleg breidde. Her var det den planlagde hovudbasen skulle etablerast, og her skulle dei fleste ha sin heim heilt til erobringa av Sydpolen var oppnådd og dei kunne returnere til England med heider og ære.

Det gjekk no mot haust og mørketid i sør, og i tida framover vart bygginga av stasjonen prioritert. All proviant og alt utstyr skulle på land og sikrast, og depot skulle leggst ut langs den planlagde ruta. Turane med utlegging av depot var også kart-legging av terrenget for å finne den optimale ruta innover mot oppstiginga til polplataet.

Høgda på polplataet er ca. 3000m over havet, slik at den som skal gå frå havnivå og innover mot polen går jamt og trutt i motbakke i ei luft som etter kvart vert merkbar tynnare.

Scott sin ekspedisjon hadde lite anna enn si eiga muskelmakt å stole på. Hundane var som før nemnt utsvalte av for lite og dårleg mat, og hundekøyring hadde dei ikkje brukt tid på å lære seg, og dermed vart det for mennene å slite og dra på dei tunge sledane der hundane ikkje var til særleg nytte.

Dei engelske ekspedisjonane hadde og ein tendens til å vere samansett av for sjølv gode personar som ikkje hadde tru på at eskimonane på Grønland og i Nord-Canada hadde noke å lære dei. Såleis viste det seg at dei høgst nødvendige vitaminane mangla i kosten og fleire medlemmer vart tidleg prega av å ha fått skjørbuk.

Ein av disse var Ernest Shackleton, og dette vart han dragande med heilt til dei var tilbake frå turen sydover.

Då Scott tok ut laget han skulle ha med vart Shackleton ein av dei to utvalde. Den andre var Billy Wilson ein roleg og tenksom kar som hadde vist seg stø og påliteleg under heile reisa. Med tre mann, tre sleder og nokre magre hundar tok framstøyten mot polen til den 2. november 1902.

Scott var optimistisk. Han hadde gjort ein grundig jobb som øverste ansvarlege, men det viste seg snart at dette ikkje var godt nok. Kosten vart for einsidig og dei fekk i seg for lite kalorier og vitaminer. Slitet med sledane vart tyngre enn dei hadde rekna med, og terrenget var brattare og meir kupert då dei kom lenger innover.

Dei kom såleis inn i eit dagleg kostunderskot og dette tappa dei gradvis for krefter.

Den 30. desember var dei komne til 82 grader 17 min. sør. Dette var lengst-sør rekord, men sjølsagt langt frå det dei hadde håpa på. Alle innsåg at vidare kom dei heller ikkje, etter ein kort diskusjon snudde dei mot nord. Heimvegen vart også tung og strevsom. Mest på grunn av at skjørbuken no hadde ramma alle, men også av at Shackleton hadde blitt alvorleg sjuk og dermed fall det meir på dei to andre. På grunn av all motgangen dei hadde hatt sokk moralen sterkt. Den minste ting vart oppfatta i verste meining, og forholdet mellom Scott og Shackleton vart gradvis dårlegare.

Endeleg den 3. februar kom dei tilbake til basen og kunne kvile ut. Ekspedisjonen hadde ikkje nådd sitt mål, men for Shackleton hadde den gitt ei rad erfaringer som han tok vel vare på i fall han sjølv skulle kome i posisjon til å planlegge og dra ut på sin eigen Antarktis-ekspedisjon. Då dei kom til basen var Shackleton fortsatt sjuk, og det vart bestemt at han skulle returnere heim med unnsetningsfartøyet "Morning", mens "Discovery" som låg fast i isen skulle overvintre eitt år til.

Etter heimkomsten vart det å finne seg eit levebrød. Han var innom aviser som journalist, han var sekretær i "The Scottish Geographical Society" i Glasgow og han prøvde seg også ei stund i politikken uten å verte vald inn i Parlamentet. Uroa sat blodet, og truleg gjekk han ikkje for alvor inn i dei jobbane som baud seg. Tankane kverna meir og meir om ein eigen ekspedisjon til Antarktis, og dermed vart det tildels trivielle arbeidet på heimebane berre halvhjerta.

Den 9. april i 1904 fekk han tid til å gifte seg med Emily Dorman, og både han og ho var bestemte på at no skulle han slå seg til ro. Dette varte ei tid, og han prøvde seg som agent i forskjellige selskap som dreiv forretninger i inn og utland, men sjølv om han var både overtalande og sjarmerande var ikkje irrgangane i forretningslivet hans rette element, og dermed vart ikkje resultatane gode nok.

Ut over i året 1906 vart Shackleton overbevist om at draumen om ein ny ekspedisjon måtte



Svend Foyn sitt kvalfangstskip Morgen (1871) av Tønsberg. Den vart seinare seld og brukt som avlastningsskip for Discovery -ekspedisjonen under navnet SY Morning. Foto frå Wikipedia

realiserast, og han tok kontakt med mange som hadde midlar, og som kunne tenkjast å vere interessert i å knyte namnet sitt til ein ny Sydpolsekspedisjon.

Han marknadsførte ekspedisjonen som eit forretningsforetak, og det uttalte målet var å verte den første som nådde Sydpolen.

Etter mykje overtaling og mange krumspring var han tidleg i 1907 i stand til å kunngjere at finansieringa av ekspedisjonen var på plass, og at den detaljerte planlegginga tok til.

Innkjøp av ekspedisjonsfartøy var sjølsagt svært viktig, og Shackleton hadde på hand ein nybygd norsk selfangar med namnet "Bjørn".

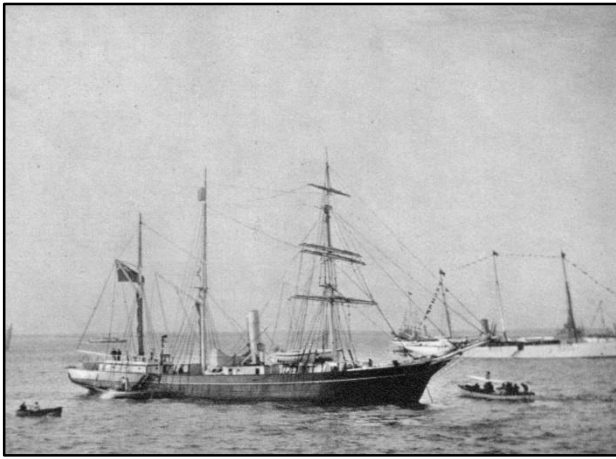
Denne båten passa perfekt til oppdraget, men på grunn av pengemangel måtte denne handelen oppseiest, og selfangaren "Nimrod" vart kjøpt til ein betydeleg lavare pris.

Det kom til ein konfrontasjon mellom Scott og Shackleton då han planla å bruke den tidelegare basen som Scott-ekspedisjonen hadde oppretta i McMurdo-sundet som landingsstad, og utgangspunkt for polferda.

Scott hevda å ha einerett til dette området, og ville ikkje tillate at andre etablerte seg der.

Kva moralsk rett Scott hadde for sitt krav har vore diskutert sidan, men det er vel truleg at sjalusi og nag låg under.

Det kan sjå ut som om det å gjere det vanskelegare for Shackleton vart eit mål i seg sjølv.



Ekspedisjonsskipet «Nimrod» på veg mot Antarktis. Foto frå Wikipedia.

At Scott gjekk så hardt ut og direkte motarbeidde Shackleton har lagt ein skugge over ettermålet hans sidan.

Etter harde forhandlingar måtte til slutt Shackleton gi lovnad om at å etablere sin ekspedisjon ved Scott-basen skulle han ikkje.

Ny landingsstad vart bestemt, og førebuinga gjekk vidare der avsegling vart sett til byrjinga av august 1907.

Økonomien var under planlegginga og førebuingane heile tida eit kjernepunkt.

Pengane sat ikkje akkurat laust, og den første finansieringsplanen rauk då fleire sponsorar trekte seg.

Shackleton hadde såleis ein hard kamp i strevet med stable på beina nok midlar i tide.

Men endeleg ordna det seg, og den 7. august 1907 kunne "Nimrod" kaste laust og ta til på ferda mot New Zealand.

Shackleton vart ikkje med då der ennå gjensto ein del lause trådar som måtte knytast.

Han reiste difor etter med eit linjeskip til New Zealand via Suez-kanalen, og kom fram tidsnok til gå ombord då "Nimrod" kom fram.

Avreise frå New Zealand tok til nyttårsdag i 1908, og ekspedisjonen mot polen var dermed i gang og tidsmessig i samsvar med tidsplanen.

For å spare kol vart "Nimrod" slept sørover til dei nådde isbeltet den 15. januar, der etter var ekspedisjonen åleine og på eiga hand.

Etter nokre dagar med isfjell og drivis kom dei ut i det opne Rosshavet og kunne sette kursen mot den planlagde landingsstaden.

Dei nådde Ross-barrieren etter nokre dagar og oppdaga raskt at her var ingen høveleg landingsstad å finne.

Passasjen til fastlandet var stengd, og Shackleton ville ikkje ta sjansen på å legge hovedkvarteret sitt på sjøisen. Faren for at det då ville drive til havs var for stor.

No var gode råd dyre, men løysinga var likevel enkel.

Kursen vart sett mot Rossøya og McMurdo-sundet. Dermed var lovnaden som var gitt til Scott broten, men Shackleton var ein rådsnar person, og let seg ikkje styre av ein lovnad gitt på ulike vilkår og under press.

Alternativet var å sette heile ekspedisjonen i fare eller å avbryte.

Ved ankomsten til McMurdo-sundet følte alle seg som komne heim.

Shackleton la vinn på at Scott-leiren ikkje skulle brukast, og alle mann vart sette i sving med å bygge opp hovudleiren som skulle huse dei alle i månadene framover.

Då alt var klart, leiren var bygt og alle forsyningar tekne i land, var "Nimrod" ferdig med si oppgåve og sette kursen mot New Zealand.

Avtalen var at den skulle returnere året etter for hente heim ekspedisjonsmedlemene.

Alle såg optimistisk på det komande året og rekna med at neste år på same tid skulle polen vere erobra, og at heider og ære venta dei ved heimkomsten til England.

Etableringa av hovedleiren hadde teke tid, og det gjekk raskt mot haust og vinter.

Det einaste dei kunne gjere i ventetida var å få dagane til å gå, samt finpusse utstyret og legge ut depot langs den planlagde ruta sørover.

Dei tok seg også tid å erobre fjellet Mount Erebus som ligg på Rossøya og er 3985 m høgt. Mount Erebus er ein aktiv vulkan, og er såleis eit landemerke med røyksky rundt toppen.

Avstanden frå leiren til polen er omtrent 1380 km, og provianten vart utrekna for 91 dagar.

Det betydde at dagsetappene måtte vere ca. 30 km i gjennomsnitt skulle dei greie å rekke polen etter 46 dagar som var målsettinga.

Shackleton visste at dette var eit svært optimistisk reknestykke, men samstundes måtte dei vere tilbake i leiren i tide dersom "Nimrod"



Mackay, Marshall, Adams og David (fra venstre mot høyre) på toppen av Mt. Erebus 9. mars 1908. Foto frå Alfred Wegener Institute for Polar and Marine Research, Wikipedia.

ikkje skulle fryse inne når den kom for å hente dei.

I så fall måtte dei ta ennå ei overvintring, og ikkje verte henta før i 1910.

Ekspedisjonen var knapt nok utrusta for ei ekstra overvintring, så dette ville bli ein svært trasig situasjon, men ikkje umogeleg.

Starten på ferda sørover fann stad 29.oktober 1908, og var ein merkedag for alle deltakarar.

Ekspedisjonen hadde med fire sibirske ponniar som nå vart spent for kvar sin slede.

Framstøyten mot polen var i gang!

Hundane dei hadde med stod igjen, då det synta seg at ingen meistra kunsten å få hundane til å yte sitt beste, og dei fleste forsøk hadde bokstaveleg tala enda i eit forrykande bikkjeslagsmål.

Gruppa bestod av åtte mann, der fire var med som støttegruppe og skulle delta berre eit stykke på vei, mens Shackleton og tre andre skulle fortsette mot polen.

Så lenge snødekket holdt gjorde ponniane godt arbeid, men problema melde seg straks snøen vart lausare og dei trakka gjennom.

Då måtte karane vere både trekkdyr og dyrepassarar noko som hefta dei ein god del.

Likevel, dei sleit seg støtt og trottig mot syd, men seint gjekk det.

Etter 9-10 dagar hadde dei berre greidd vel 100 km, noko som alle innsåg var altfor lite.

Rett nok låg dei litt føre Scott på same tidspunkt, men det var trass alt berre vel 10 km for dag mot dei planlagde 30 km.

Den 7. november snudde støttegruppa, og dermed var dei åleine.

Shackleton var ein sjef som kunne kunsten å oppmuntre folk han hadde under seg, og no kom desse evnene til sin rett. Tyngste taka tok han sjølv, samstundes som han oppmuntra og deklamerte dikt for å få opp humøret.

Moralen i gruppa var såleis på det jamne svært god, sjølv om det av og til røynde på når ting gjekk på tverke.

Den 25. november vart breidda målt til 82 grader/18 min. sør.

Dei hadde dermed slått Scott sin lengst sydrekord på 82 gr./17 min.

Dagsetappene var nå i snitt omtrent 24 km., og utrekninga viste at med denne farta kunne dei rekke polen innan nyttår.

Første ponnien vart slakta 21. november, og kjøtet vart oppdelt som proviant vidare og resten lagt igjen som depot for tilbaketuren.

Ein feil som vart gjort under planlegginga var at ingen hadde tenkt på å lære seg å legge på hestesko eller ennå betre å ha med ein kyndig hovsmed.

Dermed måtte ein av ponniane gå uskodd, noko som gjorde at på glatt føre måtte han støttast over dei vanskelege partia. Til slutt kosta dette han livet då han miste taket og gleid i fritt fall ned i ein botnlaus sprekk.

Dermed hadde dei berre to ponniar att, og trekrafta og kjøtlageret var redusert med ein tredjedel.

Vel, det nytta ikkje å sture over tapet og ferda gjekk vidare.



Jameson Adams, Frank Wild og Eric Marshall (fra venstre til høyre) planter unionsflagget på den sørligste posisjonen 88° 23' den 9. januar 1909. Dette bildet ble tatt av ekspedisjonslederen Ernest Shackleton. Foto frå Wikipedia, Alfred Wegener Institute for Polar and Marine Research.

Etter som dei kom lenger syd vann dei høgde, og då dei kom over 2000 høgdemeter merka dei litt om senn at lufta vart tynnare.

Særleg var Shackleton plaga, og ved dagens slutt var han heilt utsliten.

Likevel, han heldt ut, og kameratane måtte innrømme at det var han som var den viktigaste pådrivaren.

Litt beiske kommentarar vart rett nok nedskrive i dagbøkene, men desse var nok meir som ein ventil for å tømme ut frustrasjon.

Første juledag var dei komne til 85 grader/5 min. og tok ein kviledag mens dei vurderte situasjonen.

Høgda over havet var 2900 m. og vidda såg flat og fin ut vidare. Avstanden til polen var vel 460 km. og dei hadde framleis eit håp om å rekke fram, men det røynte på.

Ponnieane var slakta og lagde som depot, og no var det berre eiga muskelkraft å lite på.

For å lette sledane vart ein del proviant lagt igjen, og merkevarde bygt.

Kroppstemperaturen til den enkelte låg no på 35.7 grader og Marshall, som var lege, følgde nøye med dag for dag og det var merkbart at kreftene minka, men målet lokka der framme og

ingen ynskte å snu ennå, så dei sleit seg vidare steg for steg.

Den 5. januar 1909 rauk det opp til ein storm som nagla dei fast i nesten tre døgn.

Alle innsåg at no var dei komne så langt syd som dei kunne, og at det var på tide å snu skulle dei berge livet.

Ved å la sleden stå igjen trossa dei seg nokre kilometer til før dei stoppa.

Dei fekk ikkje ta solhøgda då teodolitten låg igjen på sleden, men ved å vurdere avstanden dei hadde gått lausreipa anslo dei breiddegradene til 88 grader/23 min. syd og 162 grader austleg lengde.

Avstanden til polen var dermed omtrent 180 km. Ein fantastisk lengst syd rekord som stod støtt inntil Roald Amundsen nådde polen i 1911.

Returen til basen var svært krevjande til å byrje med, men etter kvart som dei nådde fram til depota og fekk dei i seg meir næring og kreftene kom tilbake.

Det vart no eit raskøyr der kvar dag talde. Dei hadde brukt 64 dagar på turen sydovert, mot planlagt 46 dagar.

Dei var såleis 18 dagar på etterskot, og dersom returen skulle ta like lenge ville dei truleg ikkje rekke tilbake til hovedleiren før "Nimrod" måtte kome seg ut i open sjø.

Etter eit blodslit der siste matbiten vart fortært den 28. februar nådde dei fram til skuta den 1. mars 1909 og var berga.

Alle var i live og returen var gjennomført på 49 dagar.

Hadde turen sydovert gått tilsvarande raskt ville kanskje erobraren av Sydpolen heitt Ernest Shackleton og ikkje Roald Amundsen.

Tilbaketuren til New Zealand gjekk unna på tre veker, og den 23. mars 1909 var den nye rekorden kjend i alle land som hadde telegrafisk samband med omverda.

Ekspedisjonen vart hylla på alle vis, og sjølsagt mest i England som no hadde vist at engelske eventyrarar framleis hadde mykje å bidra med.

Den einaste som leid sterkt av misunnelse var Scott. Han gjekk sterkt ut då det vart kjent at Shackleton hadde etablert basen sin i McMurdo-området.

I følge han sjøl hadde han ein slags einerett på dette området utan at han på noko vis kunne underbygge kva grunnlag denne retten var tufta på.

Dette prella av på dei fleste, og mange undra seg og også kritiserte Scott for den smålegheita han her viste.

Om ikkje anna enn for å bevare ryktet sitt burde han tilliks med Roald Amundsen ha oppsøkt Shackleton ved heimkomsten og gratulert han med det som var oppnådd.

Seinare då han skyna at oppførselen hans viste seg å skada han sjølv, deltok han halvhjerta i diverse arrangement for å feire ekspedisjonen og resultatet som var oppnådd.

På bakgrunn av leiareigenskapane han hadde vist og der alle deltakarar kom heim i live, og med ein solid lengst-syd rekord som resultat, vart Ernest Shackleton tildelt ein "Sir"-tittel av kongen.

I det engelske systemet var dette, og er vel fortsatt, ei heiderbevisning som det er få som oppnår. Om det hadde så stor betydning for Shackleton personleg er vel uvisst.

Han sysla allereie med planer om neste ekspedisjon, og var på full leiting etter finansiering av denne.

I mellomtida reiste han også verda rundt på fordragsturne, skreiv bok om ekspedisjonen samt tok seg av familia dei korte stundene han var heime.

Mens dette pågjekk låg ikkje konkurrentane på latsida.

Scott hadde starta sin Sydpolsekspedisjon i juni 1910, og seinare kom så meldinga om at også Roald Amundsen var på veg sydover.

Shackleton meinte at minst ein av desse ville vere i stand til å nå fram til polpunktet, og dermed var vitsen vekk når det gjaldt å planlegge ein ny Sydpolsekspedisjon for eigen del.

Her måtte det tenkjast nytt!

Før avreise til "Nimrod" hadde Shackleton lova fru Emily at denne ekspedisjonen skulle vere den siste, men faktum er at allereie på heimvegen frå New Zealand såg han i tankane for seg den ultimate ekspedisjonen.

Nemleg å vere den første til å krysse tvers over sydpolkontinentet.

Kort etter heimkomsten las Emily med sikker kvinneleg intuisjon at lovnaden som var gitt ikkje gjaldt lenger.

Husbonden var rastlaus og ikkje lett å ha med å gjere. Ho skjøna at polarbasillen hadde bite seg fast, og det beste ho kunne gjere var å avfinne seg med situasjonen.

Ho klagde i brev til slekt og vener, men stod likevel lojalt ved sitt ekteskapsløfte.

Ho skjøna at mannen var den steinen det aldri kom til å gro mose på, og slik var det berre.

Etter det vart kjent at både Amundsen og Scott hadde nådd Sydpolen, vart Shackleton enno meir ivrig etter å fullføre den ekspedisjonen han hadde planlagt og arbeidd med i lang tid.

Planen var som nemnt å krysse sydpolkontinentet, og dermed vere den første som gjennomførte ein arktisk transkontinental ekspedisjon.

Fridtjof Nansen prøvde det same under ferda mot Nordpolen, men mislukkast då is og straum ikkje førde skuta "Fram" langt nok mot nord til å krysse polpunktet.

Som for "Nimrod"-ekspedisjonen var finansieringa den store bøygen, men det kom etterkvart inn nok pengar til å hyre mannskap og kjøpe ny skute.

Det vart i januar 1914 inngått kontrakt med eigaren av den nybygde ishavsskuta "Polaris" som låg ved Framnes Verft i Sandfjord om kjøp, og leveringa skulle skje så snart nødvendig ombygging til ekspedisjonsskip var ferdig. Skuta fekk det stolte namn "Endurance" og gjekk frå Sandefjord til England tidleg i juni 1914.

Samstundes med at "Endurance" låg til ferdiggjering i Norge, måtte Shackleton få på plass ennå eit båtkjøp då planen var at hovud-ekspedisjonen skulle gå til Syd-Georgia med "Endurance" og derifrå inn i Weddelhavet og med landstigning på kysten så langt syd som dei kunne kome, mens den andre og sekundære delen skulle gå til McMurdo-sundet og landsettast der med proviant og anna nødvendig utstyr som så skulle fraktast sydover og leggst



Endurance. Foto frå Wikipedia

ut som depot for dei som skulle krysse kontinentet over Sydpolen.

Dette var ein dristig og god plan, og dersom turen over polen gjekk som planlagt, ville desse depota sikre at det var proviant nok på turen til basen ved McMurdo -sundet. Der skulle så landpartiet så hentast før isen la seg på nytt.

Planen var som sagt relativt enkel og dristig, men alle visste at mykje kunne gå gale dersom naturen slo seg på tverke.

Skuta som Shackleton kjøpte til depot-ekspedisjonen hadde namnet "Aurora" og låg ledig i Hobart (Tasmania) og var såleis lett tilgjengeleg for ein tur sydover.

Den 1. august 1914 gjekk "Endurance" frå London og la ut på ferda som skulle gå via Syd-Amerika og deretter til Syd-Georgia.

To dagar seinare mobiliserte den britiske marina, og tre dagar seinare gjekk Austerrike-Ungarn til krig mot Serbia. Storkrigen var i gang.

"Endurance" var fortsatt i engelske farvatn, og måtte rekne med å verte stoppa då fleire mannskapet inklusive Shackleton var tenestepiktige.

I denne situasjonen viste Shackleton seg igjen som ein handlingens mann. Han sende telegram til Admiralitetet der han stilte skute og mannskap til teneste, og melde frå at ekspedisjonen vart avlyst eller eventuelt utsett dersom marina hadde bruk for dei.

Etter litt fram og tilbake kom det melding om at ekspedisjonen kunne fortsette utan fleire forsinkelsar.

Dermed var "Imperiets Trans-Antarktiske Ekspedisjon" på veg.

På ferda over Atlanterhavet til Buenos Aires var Shackleton ikkje ombord. Han reiste med postskipet "Uruguayo" den 26. september og gjekk ombord i "Endurance" mens skuta låg ved kai i Buenos Aires og gjorde dei siste forberedelsane.

Den 26. oktober 1914 løyste dei fortøyningane og la ut på etappen mot Syd-Georgia.

Overfarta gjekk utan dramatikk og eit lite døgn etter landkjenning la dei til kai i Grytviken, den største kvalstasjonen på øya.

Her vart dei liggande fram til 5. desember etter råd frå kvalfangarar som kom inn.

Istillhøva lenger syd var svært vanskelege, og håpet var at isen skulle letne om dei venta ei stund.

Syd-Georgia ligg mellom 53,5 og 54,5 grader syd, og etter tre dagers seglas møtte dei den første lette pakkisen som dei hadde rom til å svinge rundt, men omtrent på 60. breiddegrad møtte dei den meir kompakte isen som dei måtte baute seg gjennom.

Loggboka viser datoen 11. desember 1914.

Hittil hadde det heile vore ein lystseglas, men no var dei inne i isen, og kampen skulle ta til.

Planen var å gå inn i Weddelhavet frå nordaust, og så følgje kysten mot sørvest inn i Vahselbukta det landstasjonen skulle etablerast.

Dei ville då vere så langt syd som det var mogeleg å kome sjøvegen. Dermed var avstanden til polen innkorta maksimalt, og alt skulle ligge godt tilrette for ein vellukka tur sjølv om isforholda og geografien av landskapet var ukjende.

Ferda sydover gjekk greit unna der dei også periodevis hadde åpen sjø mellom landet på babord side og pakkisen på styrbord.

Den 12. januar vart det observert ei landstripe som gjekk heilt ned til sjøen, og dei vurderte om landstigninga kunne gjerast der, men konklusjonen vart at dette ville forlenge avstanden til polen med nesten 400 kilometer, og dei valde dirfor å fortsette.

Den 18. januar etter tildels åpen sjø møtte dei pakkisen på nytt. Isen vart no tyngre og grovare, og til slutt festa den fullstendig grepet om skuta slik at all manøvrering måtte oppgjevast.

Avstanden til Vahsel-bukta var no berre omtrent 150 kilometer, og Shackleton kunne berre satse på at isen ville letne så dei igjen kunne kome inn på rett kurs.

Ei veke seinare låg dei fortsatt faste, og dei merka også at det vart kaldare i lufta.

Det var kjent at isen vest for Vahsel-bukta pakka seg mot kysten og dreiv nordover.

"Endurance" var no fanga i denne malstraumen, og hjelpelaust roterte den rundt sin eigen akse alt etter som isen arbeidde.

To veker seinare låg dei framleis fast, og dei var no komne til ein posisjon der avstanden til land var berre 40 kilometer.

Spørsmålet som då var naturleg å reise var om landpartiet skulle forlate skuta og gå til lands.

Problemet med dette var at dei då ikkje fekk all proviant og utstyr på land som planlagt, og at depota på ruta mot polen mangla. Landpartiet ville også misse kontakta med skuta, og dermed stå hjelpelause hvis noko skulle oppstå.

Dessutan gjekk det mot vinter, og å frakte alt dei måtte ha med for ei overvintring på utrygg pakkis og i fleire vender ville verte ei strabasios oppgåve.

Shackleton kutta diskusjonen, og gav beskjed om at ein slik sjanse vart det ikkje aktuelt å ta. Han var framleis optimist, men innsåg litt etter litt at fristen for landstigning var ute og at isen ville føre dei i nordvestleg retning langs kysten. Alternativet han såg for seg var at dei skulle kome ut i open sjø nord for pakkisbeltet, deretter gå til Ny-Georgia og utruste for ny tur neste sommar.

Ingen hadde betre forslag, og dei innretta seg på så godt dei kunne på ein lang og kjedeleg tur nordover.

Av og til skaut dei sel for å få ferskt kjøt, men fangsten var berre for dagen. Å legge seg opp eit matlager ombord var ikkje aktuelt.

Akkurat her møter vi ein snodig tenkemåte sett med våre norske auge.

Ein av mannskapet foreslo at å fangste litt meir kunne vere fornuftig, men vart avvist av Shackleton.

Grunngjevinga var at dersom dei la opp eit ekstra matlager, ville det meinige mannskapet få panikk når dei forstod at turen kunne bli så lang at ekstra proviant var nødvendig.

Engelske arbeidsfolk vart ikkje tillagt stort meir intelligens enn ein sjimpanse, og levde i fylgje overklassa frå dag til dag utan tanke på å planlegge for framtida.

Akkurat dette aspektet går igjen fleire gongar, og vitnar om eit samfunn og ein tenkemåte der arrogansen var sett i høgsetet.

Også Sir Ernest Shackleton tenkte og handla i samsvar med dette mønsteret, sjøl om alle forstod at drivande hjelpelause rundt i sydishavet nødvendigvis måtte verte ein tur med uvisss lengde.

At ferskt kjøtt heldt skjorbukene på avstand var kjent, men om ferskt selkjøtt var til- gjengeleg i morgon var uvisst, då selen har mange vegar.

Eit ekstra matlager var såleis ingen dum ide. Einkvar kan tenkje sitt om Shackletons vurderingsevne når det gjeld dette spørsmålet.

Dagane gjekk, og skuta var skrudd solid fast i isen. Bestikket viste at dei følgde isen vestover, og etterkvart nordvest.

Avstanden til land auka og tilslutt var alle landkonturar under horisonten.

Den 3. juni etter fire og ein halv månad i drift hadde dei drive 245 kilometer lenger nord, og låg på 74,5 grader.

Alle hadde sine faste gjeremål, og det vart arrangert diverse konkurransar og debattar for å drive vekk tunge tankar, men å holde humøret oppe var ikkje lett.

Det einaste positive var at skuta enn så lenge var intakt og motsto istrykket.

Den 29. juni såg dei eit glimt av sola. Dette letta litt på humøret og alle gledde seg over at det no sakte men sikkert gjekk mot vår og sommar.

Vel ein månad seinare passerte dei 72 grada, og isen dreiv tidvis fortare mot nord. Om dette heldt fram ville dei om fire-fem månader vere i rom sjø, og modet steig.

Likevel var faren ennå ikkje over. Dei nærma seg etterkvart posisjonen der svenske Nordenskjold hadde forlist med skuta "Antarctic" 12 år tidlegare, og dei visste at istilhøva der kunne verte avgjerande for om dei kom heilskinna gjennom.

Den 17. oktober vart dei skrudd mellom to isflak og pressa over med ei slagside på omlag 30 grader. Det knaka og brast, men skuta heldt og retta seg oppatt.

To dagar seinare vart dampkjelen fyrt opp og dei sette sjøvakter. Alle rekna med at det verste var gjort, men det skulle snart vise seg å vere feil. Isen tetna til igjen, og det oppsto ein stygg skrogskade i hekken.

Vatn trengde inn, og pumpene vart starta. Det gjekk nokre dagar der dei prøvde å utbetre skaden, men etterkvart innsåg dei at det gjekk mot enden for skuta.

Den vart pressa og vridd og lekkasjen auka, og dei sette i gang arbeidet med å evakuere og redde det som reddast kunne.

Den 27. oktober kom slutten for "Endurance". Den vart fullstendig knust mellom isflaka, men kvilte i forvridd tilstand oppe på isen. Så snart isen slakna ville skuta gå ned.

Ombord på "Endurance" hadde dei tre livbåtar. Ein stor og to mindre.

Desse vart berga ned på isen, og planen var å gå nordover for å finne leiren der Nordenskjold hadde overvintra .

Alt som kunne nyttast under marsjen vart pakka på dei sju sledane og resten vart etterlate.

Det var hard rasjonering for å spare vekt og det vert hevda at Shackleton la igjen sine siste myntar som eit symbol på alvoret.

Stoda var kritisk. Kvar ville isen føre dei? Dersom drifta vart vestleg ville dei nærme seg land, men vart den austleg ville dei ende ute i



«Endurance» skrus ned i Weddellhavet 21. november 1915. Foto frå Wikipedia.

åpne havet, og då var båtane einaste bergingsvona dei hadde.

Før dei starta vart alle samla og det vart gitt orientering om posisjonen, og kva som var planen vidare. Shackleton viste seg no som den leiaren han var.

Han mana til optimisme og gjorde det klart at målsettinga var å få alle trygt heim, men at det ville verte slit og møye der alle måtte delta og gi alt dei hadde.

Det viste seg snart at slitet gjekk over til blodslit. Den største båten vog omtrent eitt tonn, og femten mann måtte til for å dra den over den ujamne isen.

Så kom dei to mindre båtane og deretter sledane som måtte dragast fram i tre omgangar.

Heile kolonna strekte seg ut i over ein kilometers lengde, og framfarta var knapt synbar.

Dei hadde med nokre hundar, men nytta av desse var lita. Heller ikkje på denne turen hadde nokon teke bryet med å lære seg og bruke hundane som trekkdyr.

Etter to harde timar tilbakela dei knapt halvtanna kilometer og det vart beordra pause. Så var det på han igjen mens kreftene minka og sveitten rann.

Slik heldt dei fram eitt par dagar, men då bestemte Schackleton at marsjen skulle oppgjevast. Det vart for slitsomt, og framfarta for lita i høve til innsatsen.

Retninga som isen dreiv i var den rette, og bestikket viste at etter tre veker passerte dei 69 grada. Skuta låg ennå oppe på isen berre nokre få kilometer frå dei, og ikkje alle var einige i at det var rett at dei forlet den før det absolutt var nødvendig.

Mykje godt utstyr var gått tapt, og no levde dei i ein teltleir på eit isflak med skuta like ved.

Så den 21. november slakna isen, og dei såg "Endurance" drage sitt siste sukk og gå ned med baugen først.

Dei følte det som om dei hadde mista ein god ven.

Fjorten dagar seinare hadde dei drive 90 nye kilometer nordover, men det var litt skrømande at dei også dreiv mot aust.

Dette viste at den vestlege retninga dei hittil hadde registrert ikkje var stabil, men lite kunne gjerast med det, og hovudutfordringa vart å fylle dagane med fornuftige gjeremål så ikkje depresjonen fekk overtaket.

Igjen dukka diskusjonen om eit matlager av selkjøt opp. Selen kom og for og ingen visste når den kom tilbake.

Igjen var svaret det same, det skal jaktast til dagens behov, og provianten frå "Endurance" som utgjorde tre månaders forbruk skulle utgjere resten av dietten.

Dei var no komne til desember, og sola skein døgnet rundt.

I løpet av julehelga bestemte Schackleton seg for å prøve ein ny marsj nordover.

Flaket dei bodde på dreiv for seint, og han var redd moralen skulle svekkast etter all lediggangen dei trass alt hadde.

Litt fysisk slit ville truleg gjere godt, og også bygge opp igjen kondisjonen.

Første dagen drog dei i åtte timar, og utmålt distanse var 2,3 kilometer.

Neste dag greidde dei mellom 5 og 6 kilometer, og no kom det nesten til mytteri.

Alle var stort sett einige om at denne taktikken førte ikkje fram, og at framfarta ikkje stod i noke som helst forhold til slitet og bruken av krefter. Ein mann førde ordet, og autoriteten til Schackleton vart sett på ei hard prøve.

Dagen etter sleit dei seg vidare, men resultatet vart det same, omtrent 5 kilometer den dagen også.

Etter eitt par dagar til vart det gjort holdt, ny leir vart etablert. Denne låg 20 kilometer frå den dei forlet ei veke før.

Alle innsåg no isdrifta ville bestemme kursen vidare.

Første leiren vart kalla "Havleiren", mens den nye vart heitande "Tolmodisleiren", ei klar visning til at frå no av var det tolmodet som måtte råde.

Etter som dagane gjekk steig modet på ny. Isen dreiv no ein god del fortare, og rundt 20. januar passerte dei den sørlege polarsirkelen og nærma seg nordspissen av Antarktis og som ligg på ca. 62 grader syd.

Farta vart målt til omtrent 40 kilometer i døgnet noko som førde dei nordover med omtrent ei breiddegrad på tre døgn.

Alt vel, no går det unna står det i dagboka til ein av karane.

Optimismen steig og også humøret. Kursen dei heldt var, med litt avvik frå dag til dag, nord-nordvest og på høgde med nordspissen av fastlandet var dei vel 100 kilometer frå land.

Den 23. mars kunne dei skimte øyane som ligg nordaust for spissen av fastlandet, og synet av land løfta humøret fleire hakk.

Avstanden til land var mellom 70 og 80 kilometer, men isen var for tettpakka til å kunne ta roturen over, og samstundes var den for uttrygg til å bevege seg på.

Dermed var denne utvegen til å nå land for risikabel, dei måtte enno ei stund holde seg på flaket som hadde vore heimen deira i nesten fem månader.

Dei var no ute av Weddelhavet, og spaninga var stor. Kva retning ville flaket deira ta no, vidare nordover mot Elefantøya og Clarenceøya eller i



Frank Hurley og Ernest Shackleton på vandring over isen. Foto frå Wikipedia.

austleg eventuelt vestleg retning og dermed ut i opent hav?

To veker seinare kom svaret. Kursen viste at dei no dreiv mot vest, og samstundes vart pakkisen meir og meir sundmalen, og flaket deira hadde minka faretruande.

Ein dag klovna det brått i to, men heldigvis utanfor leirområdet så dei var framleis samla.

Den 9. april 1916 beordra Shackleton klargjering av båtane. Alt nødvendig utstyr vart teke ombord og kl.13.30 var dei etter litt bauting ute i ope vatn.

Kursen vart sett mot Elefantøya, og etter nesten sju døgn med tildels dramatiske situasjonar på grunn av storm, drivis og issørpe kom dei fram, og fann tilslutt ein brukbar landingsstad inne i ei delvis skjerma bukt.

Dei steig i land den 15. april, og dette var første kontakt med landjorda sidan 5. desember 1914. Dvs. ei sjøreise på 496 døgn.

Det hadde vore mange kritiske situasjonar på denne reisa, og ikkje minst dei siste dagane i open båt med storm og is, og det var nettopp i disse situasjonane Shackleton viste sine kvalitetar som leiar.

Fleire av mennene var fullstendig utslitne og hadde tildels gitt opp all von om berging.

Desse tok han seg spesielt av, han delte matrasjonen sin med dei, samstundes som han stelte om dei på alle praktiske måtar som ein fullt utdanna sjukepleiar.

Truleg hadde dei mest utslitne gitt opp dersom ikkje sjefen hadde vist dei denne spesielle omsorga. Han nørte oppunder den livsgnisten som ennå var til stades.

Dei etablerte seg etter beste evne på den smale stranda lengst inne i bukta, og var glade for at dei hadde funne ein stad som ga litt livd, og der dei ikkje risikerte at sjøen nådde opp.

Spørsmålet var kva no?

Vinteren nærma seg, provianten minka. Einaste trøysta var at ein stor pingvinkoloni var etablert like ved, samt at ein og annan selen også var å sjå.

Dei diskuterte vidare seglas til Argentina eller Falklandsøyane, men slo det frå seg då vindretning og havstraumar ikkje gjekk i den retninga.

Avgjerda vart at seglas til Syd-Georgia var det einaste fornuftige.

Avstanden frå Elefantøya til Syd-Georgia er omtrent 1300 km, og øya er som ein prikk i havet så det skulle fin navigering til for å kome dit.

Fordelen var at straum og vind ville vere gunstige, og bidra til ei raskare overfart enn til Argentina som sjølsagt ville vere mykje lettare i finne.



Sjøsetting av James Caird frå Elefantøya. Foto frå Wikipedia.

Største båten vart påbygd med høgare rekke og delvis overbygging. Materialen vart teken frå ein av dei minste båtane, og alle såg no fordelene med å ha slite fram til vegs ende alle dei tre båtane.

Arbeidet med dette samt å etablere ein brukbar leir tok nokre dagar, men 24. april var dei klar til avreise.

Mannskapet på seks som skulle vere med på båtturen var særskild utvalde, og den viktigaste blant dei var navigatøren kaptein Frank Worsley. Ein herda sjøulk som på heile ferda hadde vist seg å vere suveren i kritiske situasjonar.

Skjebna til dei gjenverande 22 mennene på øya var no heilt avhengig av at seglasen gjekk bra, og at båten kom vel fram.



Ernest Shackleton dreg frå Elefantøya med småbåten James Caird, med eit mannskap på fem. Kursen vart sett for å finne Syd Georgia 1300 kilometer unna. 22 menn vart igjen på Elefantøya og venta håpefullt på redninga. Foto frå Wikipedia.

Dei mest optimistiske spådde at ferda ville ta sju døgn, og at Shackleton ville vere tilbake med redningsfartøy om 14 dagar.

Slik som stoda var tok ingen frå dei optimismen då denne sårt kunne trengast, men alle tenkte sitt.

Mangt kunne hende på denne dristige turen, og i verste fall kunne båten brytast ned av storm og uver.

Alle ville då vere dømde, for nokon unnsetningsekspedisjon utanfrå kunne dei ikkje rekne med. Ingen visste kvar dei var, og havområda er store.

For mennene på Elefantøya gjekk dagane med til å forbetre leiren på beste måte.

Båtane vart snudde og fungerte som tak, mens veggane var opplødd stein der dei tetta glipene med jordtorver, selskinn og pingvinskinn.

Den evinnelege diskusjonen om å legge opp større matlager kom opp igjen.

Og igjen vart dette avfeia som unødvendig, då der var rikeleg med pingvin i kolonien, og ein og annan selen rak også forbi samt at redninga ville kome så snart at ei overvintring ville dei sleppe.

Igjen virkar dette på oss som rein gambling. Vinteren stod for døra om få veker, og korleis båtferda gjekk visste dei ingenting om.

Heller ikkje visste dei om pingvinkolonien var fast etablert også på vintertid, og om selen hadde si vandring forbi på hardaste vinteren.

I det heile ein argumentasjon som strir direkte i mot Nansen og Johansen si erfaring då dei overvintra i Nordishavet vel 20 år tidlegare.

Vender vi tilbake til båtferda gjekk denne relativt bra. Ein del

uver hadde dei, men båten viste seg godt sjødyktig, og framdrifta gjekk stort sett etter planen.

Navigeringa var svært vanskeleg på dette skalet som rulla og kasta på seg, og å ta solhøgder og gjere vurderingar om avdrift og straum kravde sin mann.

Lavt og tett skydekke gjorde det i tillegg ikkje lettare, og det var ikkje kvar dag dei såg sola i det heile.

Shackleton stolte fullt og heilt på navigatøren, då han visste at dersom Frank Worsley ikkje greidde det, var der ingen annan som kunne erstatte han.

Dagane gjekk med sjøvakter og diverse gjeremål. Frivakta krulla seg i hop framme i båten under overbygget så godt dei kunne, men våte og slitne vart dei uansett kvar dei oppheldt seg.

Etter 11 døgn fekk Worsley ta ein nokonlunde sikker observasjon. Dei hadde då segla nesten 920 kilometer frå Elefantøya, og var såleis berre vel 400 kilometer frå Syd-Georgia.

Kursen vart justert litt, og optimismen steig merkbart.

Tre dagar seinare vart avstanden til land vurdert til å vere omtrent 170 kilometer, og ei lita kursending vart gjort igjen.

Endeleg, den 15. mai klokka 12.30 skimta dei land.

Sjøfuglar kretsa rundt dei med skrik og skrål, og det var ein lystig gjeng som kasta ein og annan sparsam matbiten overbord.

Worsley gjetta på at landet dei såg var Kapp Demidov som ligg omtrent midt på øya.

Dette punktet hadde han hatt som siktemål frå første dag og når no dette viste seg å vere rett, beviste han sine fabelaktige evner som navigatør.

Landinga vart eit problem i seg sjøl. Dei kryssa langs land sydover, men kysten var lite innbydande som landingsstad. Krapp sjø truga med å knuse dei mot fjøresteinane fleire gongar, men omside fann dei ei lun bukt der dei kom seg inn og fekk gå i land.

Dei hadde då brukt 17. dagar på turen. Ei bragd var gjennomført, og alle var fortsatt i live.

Problemet var at dei var på feil side av øya. All busetnad ligg på austsida, og for å kome dit måtte dei enten runde syd- eller nordspissen, eller som eit tredje alternativ krysse øya over land.

Alle alternativa vart drøfta, men enden vart at å gå over fjella til den norske kvalstasjonen Husvik var den sikraste.

Shackleton bestemte at to mann skulle vere med på turen over fjella.

Dei som var i best form var han sjøl, Frank Worsley og Tom Crean, og etter fire dagar med kvile og forberedelse starta dei på den strabasiøse turen.

I måneskinn og roleg ver starta dei på turen tidleg om morgonen den 19. mai.

Å kome seg heilskinna over dei islagde bretungene dei måtte forsere før dei kom til fjellfoten, var eit sjansespel i seg sjølv, men med god sikring kom alle over, og oppstigninga kunne ta til.

For folk i god form og godt trena var nok ikkje denne turen eit stort problem, men for disse karane som var meir eller mindre utsvelte, og hadde kryssa havet i en liten båt der dei snaut nok kunne snu seg vart det ei stor utfordring.

Dei hogg ut trinn i blank is, og dei vassa til knea i tung snø, mens den neste oppstigninga heile tida synes å vere brattare og tyngre enn den forgåande.

Dei hadde gått i rundt 30 timar då dei skimta Husvik og like etter hørde omen av fabrikkfløyta.

Omtrent ni timar seinare var dei nede frå fjellet, og klokka 1600 entra dei porten til kvalstasjonen.

På høgste punktet berekna dei å vere på høgde 1200 meter over havet, men den seinare kartlegginga av øya viste at høgda er på vel 600 meter.

Likevel, turen over fjella er ei bragd og gjennomført av utslitne sjøulkar, og den var siste biten i puslespelet som utløyste redningsaksjonen for resten av ekspedisjonen.

Folk som møtte dei på vegen har seinare beskrive dei som tre fugleskremsler som kom vandrande, og som spurde seg fram etter stasjonsmeisteren.

Ingen av dei hadde vaska eller raka seg på tre månader, og kleda, som dei no hadde brukt i seks månader var slitne i filler frå topp til tå.

Arbeidsformannen dei traff på såg føre seg tre mann som hadde vore på fylla i veker, men han let seg ikkje affisere av det, og viste dei til rette vedkomande som heitte Thoralf Sørleie.

Det vert sagt at Shackleton først presenterte dei med orda: "We are english, and I am afraid we smell a bit badly, Sir".

Thoralf Sørleie var ein røsleg og sindig kar, og kjende igjen stemma til Shackleton.

Dei hadde møttest tidlegare i Grytviken då ekspedisjonen var på utreise.

Dermed var kontakta oppretta, og badestampar og anna luksus vart stilt til disposisjon.

Deretter vart det "foring" i stor stil mens dei tre spurde og grov om korleis stoda var ute i den store verda.

Det kom som eit sjokk då dei fekk vite at krigen i Europa ennå ikkje var slutt, men pågjekk for fullt med millonar drepne.

For Shackleton gjaldt det no å redde resten av ekspedisjonen, og det første som skjedde var at kvalbåten "Samson" gjekk rundt øya og opp på vestsida og tok ombord dei fire som venta i leiren der.

Eit par dager seinare stod dei til havs med engelske dampskipet "Southern Sky".

Dette var ein båt som til feldigvis låg i opplag i Husvik, og som burde egne seg godt for turen til Elefantøya.

Då Syd-Georgia ikkje hadde radiokontakt med omverda, slapp dei bryet med å kontakte rederiet, og den som var gladast av alle for det var sjefen sjøl.

Han såg for seg at kreditorane sto i kø og venta på han, og til lenger kontakta med dei kunne utsetjast til betre var det.

Turen over gjekk greitt inntil dei møtte pakkisen omtrent 130 km frå Elefantøya. Dei prøvde med litt bauting, men skjønna snart at dette ikkje gjekk.

Båten var ikkje bygd for isbryting, og ville fort verte knust viss dei var for dristige.

Shackleton beordra kursendring, og kursen vart sett mot Falklandsøyane, og den 31. mai 1916 tikka fylgjande telegram frå Port Stanley inn hos Admiralitetet i London:

"Shackleton ankom i dag".

I Admiralitetet hadde ein redningsaksjon vore drøfta fleire gongar, då alle tidsplanar for ekspedisjonen var overskridne for lenge sidan. No var gåta kring ekspedisjonen løyst. Shackleton hadde overlevd, og kontakta med omverda var gjenoppretta.

Avisene fekk nyheita same dag, og overskriftene kom neste dag med større typer enn

siste nytt frå fronten der begge parter sette alt inn på å drepe kvarandre.

I Port Stanley vart det sett i gang eit stort apparat for å finne ny båt som kunne sendast sydover straks.

Dette viste seg å vere lettare sagt enn gjort. På Falklandsøyane fanst ikkje brukande båt å oppdrive, og håpet var å finne ein i Syd-Amerika.

Dagane gjekk med forhandlingar fram og tilbake, og endeleg fekk dei tilbod frå Uruguays regjering som stilte trålararen "Instituto de Pesca No.1" til disposisjon.

Båten ankom Port Stanley den.1 juni, og neste dag etter bunkring av kol, sette dei kursen sydover. Veret var svært dårleg så dei fekk ei utriveleg overfart, men tredje dagen hadde dei Elefantøya i sikte.

Omtrent 35 kilometer av land møtte dei pakkisen på nytt, og igjen vart det med list og lempe prøvd å kome seg til lands. Dei leita i dagevis etter ei opning, men fåfengt.

Heller ikkje denne båten var i stand til å tvinge seg gjennom isen midtvinters.

Først den 25. juni var dei tilbake i Port Stanley nesten lens for kol, og med ein Shackleton som var nedbroten av skuffelse og frustrasjon.

No var gode råd dyre. Kva skulle dei no gjere ?

Den lette kryssaren "Glasgow" låg i Port Stanley, og hadde som oppgåve å jakte på tyske skip som måtte dukke opp i disse farvatna.

Kommandøren ombord sende telegram til Admiralitetet om løyve til å redde mennene på Elefantøya, men fekk blankt avslag då patruljeringa rundt øyane hadde førsteprioritet.

Enden vart at Shackleton med fylgje reiste med postskipet "Orita" til Punta Arenas i Chile.

Håpet var at dei der kunne finne eit passende fartøy.

I Punta Arenas vert dei mottekne som heltar, og pengar vart innsamla til leige av ein skonnert med namn "Emma" som låg i vinteropplag.

Den 12. juli var dei klar, og Shackleton la ut for tredje gong for å prøve å redde mennene sine som no hadde vore isolerte sidan slutten av april. Igjen stranda forsøket på å kome gjennom pakkisen. På det næraste var dei omtrent 180

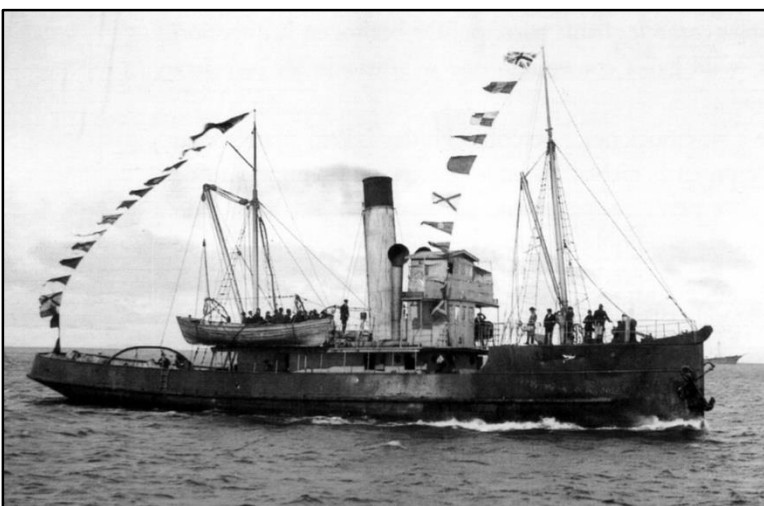
kilometer frå Elefantøya, og pakkisen låg tett i alle retningar.

Båten dei hadde var ikkje bygt for slike forhold, og ein nedtrykt leiar måtte berre innsjå at også dette forsøket var mislukka.

Løysinga kom då då den chilenske slepebåten "Yelcho" vart stilt til disposisjon, og sjølv om dette også var eit relativt spinkelt håp då båten ikkje var isforsterka, pressa Shackleton på for å kome seg avgårde snarast.

Dei var no i midten av august, og han satsa på at isen hadde trekt seg tilbake så dei kunne nå fram.

Den 25. august la dei ut på det som var fjerde forsøket på å få evakuert dei stranda på Elefantøya.



Slepebåten «Yelcho».

Mannskapet var chilenske frivillige som hadde støtta Shackleton heile vegen frå han kom til Punta Arenas, og no atter ville gi han ei hjelpande hand.

Om morgonen 30. august var dei inne ved kysten av øya. Vind og straum hadde opna isen, og dei tråkla seg mellom isfjella sydover.

Nokre timar måtte dei leite før dei fann kjende formasjonar, men ut på ettermiddagen var dei omsider inne i den kjende bukta.

Dei sette båt på vatnet og rodde mot land.

Inne på stranda stod samtlege og vinka. Dei undra fælt på kven som kom, for i sitt stille sinn hadde dei fleste avskreve Shackleton for lenge sidan.

Gleda vart desto større då dei kjende igjen sjefen som stod fremst i båten.

Dei var redda, og etter 126 døgn på Elefantøya kunne dei forlate det fengselet som for fire månader tidlegare vart deira redning.

Evakueringa var unnagjort på ein time, og "Yelcho" gjekk for full fart nordover.

Her gjaldt det å ikkje tape tid, då isen kunne setje seg igjen når som helst.

To døgn seinare var dei tilbake i Punta Arenas der befolkninga helsa dei med opptog og musikk. Til og med dei tyske i den vesle kolonien tok del, og gløymde krig og ufred for ei stund.

Meldinga om at Shackleton hadde lukkast med redningsoperasjonen og at alle var i live gjekk ut over verda få timar etter dei hadde landa.

Etter at festing og stas i Punta Arenas var unnagjort, vart samtlege av mannskapet sendt i puljevis heimover, og dei fleste gjekk rett inn i krigen då dei kom heim.

Dei fekk ulike skjebner på slagmarka, og slett ikkje alle fekk oppleve freden i 1918.

For Shackleton var prøvelsane ennå ikkje over. Fortsatt gjenstod det å hente den delen av ekspedisjonen som var på andre sida av Antarktis - i området ved McMurdo - sundet.

Etter mykje fram og tilbake kom Shackleton til New Zealand der "Aurora" låg og gjorde klart for turen sydover, og den 20. desember 1916 stod dei ut frå hamna.

Atter ein gong var Shackleton på veg mot isen.

Den 10. januar 1917 ankom dei McMurdo-sundet, og i lett is gjekk det godt unna.

Ved Kapp Royds gjekk Shackleton i land og vitja si gamle hytte, og der fann han ein lapp som sa at folka var ved Kapp Evans.

Møtet ved Kapp Evans vart ei sterk påkjenning. Mennene var utmagra og i dårlegare form enn dei som vart henta på Elefantøya.

Dei hadde ikkje vore i kontakt med omverda på over to år, og dei hadde mista to mann i denne tida.

Desse to forsvant på ein sledetur, og truleg hadde dei drukna då isen dei skulle gå over langt frå var sikker.

Det hadde blitt søkt og leita på alle tenkelege stader, men Shackleton ville ikkje forlate Antarktis før dei hadde gjort eit søk til, og i ti dager leita dei langs land på alle stader i håp om å finne dei to i ei eller anna hytte.

Alt var forgjeves, og søket vart avslutta. Alle visste at dei to ikkje kunne ha overlevd i så lang tid ute i det fri.

Til denne dag er dette mysteriet ikkje løyst.

Då alle var vel heime var "Imperiets Trans-Antarktiske Ekspedisjon" over. Mykje slit og møyne hadde det vore og også tap av menneskeliv, og i enkelte kretsar vart Shackleton sterkt kritisert.

Men han hadde også sine støttespelarar som hevda at sjølv om ekspedisjonen langt på veg var mislukka, hadde den likevel gjeve mykje ny viten og erfaring om polare forhold, og den hadde også vist at imperiet framleis hadde musklar og mannskap som kunne stå ut ekstreme strabasar.

Sjølv kom Shackleton heim til England den 29. mai 1917 etter ei siste rundreise i USA der foredrag og forretningar gjekk hand i hand. Ekspedisjonen hadde kosta pengar langt ut over opphavsleg budsjett, men no var det meste på plass, og dei aller fleste hadde fått oppgjør.

Første tida etter heimkomsten gjekk rimeleg bra, men snart sette uroa inn, og han let seg innrullere til militære oppdrag av ymse art.

Først gjekk turen til New York og seinare Syd-Amerika, deretter nordover til Russland.

Dette var før den russiske revolusjonen og Russland og England var allierte i krigen mot Tyskland.

Kort tid etter revolusjonen i november 1917, vart det våpenkvile mellom den nye russiske regjeringa og den tyske.

Krigen var i praksis slutt på austfronten, og borgarkrigen i Russland tok til.

Den engelske regjeringa støtta styrkane til tsaren, og det engelske korpset i nord vart sett inn mot bolsjevikane.

Etter kvart overtok bolsjevikane føringa, og ut på hausten 1919 kapitulerte tsar- armeen, og dei engelske forlet Arkangelsk og Murmansk, og Shackleton si militære karriere var over.

Dei komande to åra vart for Shackleton ein nedtur. Han var konstant i pengenød, og familia hadde lite å rutte med. Samstundes følte han at tida gjekk frå han utan at han fekk utretta noko av betydning og at livet var tomt og meningslaust.

Litt mykje drikking og røyking gjorde at alderen etterkvart vart merkbar. Han levde i det heile eit usunt liv mens forholdet til kona og borna tapte seg.

Midt opp i dette kom lengten etter polarstroka tilbake. Han nemnde det oftare og oftare, og for Emily var dette nesten ein letnad.

Dersom han slett ikkje kunne slå seg til ro heime var det betre at han fekk utfolde seg i isen.

Selskapslivet i London var heller ikkje noko å stå etter. Berre tomt og meningslaust med mykje "fyll" og fest som kunne slite ned den sterkaste.

Medan Shackleton gjekk heime i London og lengta ut, var Roald Amundsen i full sving oppe i Arktis med sin Maud-ekspedisjon, og sjølv om denne ikkje nådde dei mål som var sette, gjorde likevel ekspedisjonen oppdagingar og kartleggingar som vart lagt merke til.

Shackleton byrja då å sysle med planer om ein oppdagingsekspedisjon nordover.

Problemet var som vanleg å få støtte og finansiering.

Han arbeidde med prosjektet på mange hold både i England og Canada, men det gjekk tregt, og hausten 1921 innsåg han at toget var gått det året.

Vinteren stod for døra, og å vente til våren kom orka han ikkje.

Han snudde seg derfor rundt 180 grader og bestemte seg for å gå mot syd då han endeleg var komen så langt at ekspedisjonen kunne ta til.

Skuta han hadde fått tak i i Norge. Det var ein selfangar på 125 tonn som heitte "Foca 1".

I England døyppte han den om til "Quest" etter forslag frå kona Emily.

Quest betyr "søken", og Emily hadde forlengst forsona seg med at mannen ville søke bak dei fjerne horisontar til det siste.

I midten av september 1921 løyste dei fortøyningane, og ekspedisjonen var i gang.



Quest under Tower Bridge, 1921. Foto frå Wikipedia.

Grunnstamma av mannskapet var henta frå "Endurance". Disse karane hadde vist sitt verd, og Shackleton var glad at så mange stilte opp på ny.

Ekspedisjonen sitt formål var noko uklart. Planen var å segle heilt rundt det Antarktiske kontinentet, og kartlegge kysten i si heilheit. Også leiting etter mineraler var ein del av oppgåva, men i det store og heile virka det nokså tilfeldig, og det var tydeleg for alle at Shackleton hadde mista mykje av sin gamle drivkraft.

Dei nye som var med var skeptiske til leiarskapet han viste, og fleire av gamlekarane meinte at han ikkje var frisk.

Shackleton hadde vore dårleg også på dei andre ekspedisjonane, men hadde kvikna til att. Doktorane som hadde vore med, hadde sjekka alt unnateke hjartet. Det fekk dei ordre om å ligge unna.

Det var som han visste og frykta at dette vitale organet i kroppen slett ikkje var som det skulle. Første gongen han fekk eit varsel var på Scott-ekspedisjonen, og sidan då hadde hjarte hjarteregionen vore forbode område.

Den 4. januar 1922 nærma dei seg Ny-Georgia, og ut på ettermiddagen la dei til kai.

På turen langs øya hadde Shackleton vore i full sving med å vise alle ombord dei kjende landemerka. Han peika ut der dei kom ned frå fjellet, og nemnde med namn pyntar og nes.

Han var som om synet av øya hadde sett ein ny glød i han, og han virka både frisk og rask då dei kom til lands.

Neste morgon fekk han eit hjarteattakk, og skipslækjaren såg til han. Dei snakka litt saman, og Shackleton spurte kva usunne ting han skulle slutte med for å verte betre.

Skipslækjaren svarte då, "I hovudsak alkohol, sir".

Nokre få minuttar etter var Shackleton død.

Obduksjonen viste at dødsårsaka var hjarteinfarkt. Noko som skuldast avleiringar i blodårane. Ikkje ein uventa konklusjon ut frå dei symptom han hadde hatt over fleire år.

Det vart bestemt at den døde skulle sendast tilbake til England, og transport vart ordna med ein av mannskapet som fylgje.

Då kista kom til Montevideo kom det beskjed frå England at kona Emily ynskte at han skulle få si grav på Ny-Georgia. Ho var den som kjende han best, og visste at det var det han ville ha ynskt.

Den 5. mars 1922 vart Shackleton gravlagt på den norske kyrkjegarden i Grytviken blant norske kvalfangarar som også hadde tråla dei same farvatna, og der han kjende seg heime.

"Den rullande steinen" hadde omsider lagt seg til ro i ein alder av knapt 48 år.

Kjelder:

Roland Huntford

Shackleton - En polarhelt for vår tid



Sir Ernest Shackleton's grav i Grytviken, foto frå Wikipedia.

Kunnskap

Per Johnson og Arnfinn Karlsen



Polarolje 0,5 L

Den arktiske kuren for betre helse.

Polarolje er eit reint destillat framstilt av olje frå yngre grønlandssel. Etter mer enn 5 års klinisk forskning, viser forskere ved Haukeland universitetssykehus og Nasjonalt institutt for ernæring og sjømatforskning (NIFES) til oppsiktsvekkende resultater, og kan vise til følgende helseeffekter:

- Behandling av ømme og stive ledd
- Bedring av immunforsvaret
- Hindrer sårddannelser og eksem
- Regulerer mage/tarmfunksjonen
- Behandler psoriasis



coop

Polarolje selges hos Coop-butikkene i Eid, Volda, Ørsta, Ulsteinvik, Hareid, Bergsjø, Brønnøysund, Stryn, Stårheim, Folkestad, Fokå, Sykkle, Rindal, Raudberg, Selje, Lauvstad, Olden, Selbu, Vardal, Ramstad, Larvik, Gjerdsjø, Mollustranda, Leikang, Tjørvåg, Ose, og Åheim.

Meir enn berre polarolje

Besøk nettbutikken
www.polargodt.no

Polarolje for hund

Den beste kuren for friske ledd, 0,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 180,-

Polarolje for hest

Den beste kuren for friske ledd, 2,5L

Spesielt gode resultat for:

- Behandling av ømme, stive ledd
- Bedring av senesker
- Bedrer hovkvaliteten
- Gir blank, tynn pels
- Bedrer immunforsvaret
- Bedrer mage/tarmfunksjonene



kr 644,-

Polarsalve

Naturens egen balsam.

Spesielt gode resultat for:

- Problemsår
- Blåmerter
- Eksem
- Psoriasis



kr 100,-

Pute

– Arctic White 40x40

Eksklusive puter

– i ekte arktisk pels



kr 1699,-

Pute

– Arctic White 40x70

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



kr 2196,-

Selskinn

Eksklusive skinn

– i ekte arktisk pels



frå kr 900,-

Bilpute

– Arctic Grey 20x30

Kraftig strikk for festing rundt seteryggen



kr 679,-

